Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 19

8ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

113ª seduta: martedì 21 gennaio 2020

Presidenza del presidente COLTORTI

AU 0474
TIPOGRAFIA DEL SENATO

I N D I C E

Audizione del Ministro dello sviluppo economico nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 1665 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 18, 25
ASTORRE *(PD)* 13
BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)* 16, 24
* DE FALCO *(Misto)* 10
DE VECCHIS *(L-SP-PSd'Az)* 11
MALLEGNI *(FIBP-UDC)* 7
MESSINA Alfredo *(FIBP-UDC)* 14
* PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico* . . . . . 3, 18, 21 e *passim*
PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az)* 15, 21
RUFA *(L-SP-PSd'Az)* 15, 25
RUSPANDINI *(FdI)* 11

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-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; 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.

Interviene il ministro dello sviluppo economico Patuanelli, accompagnato dall'avvocato Francesco Fortuna, vice capo di Gabinetto.

I lavori hanno inizio alle ore 18,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro dello sviluppo economico nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 1665 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dello sviluppo economico Patuanelli nell'ambito del disegno di legge n. 1665, di conversione del decreto-legge n. 137 del 2019, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia, approvato dalla Camera dei deputati. Il Ministro è accompagnato dall'avvocato Francesco Fortuna, vice capo di Gabinetto.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4 del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web*, YouTube e satellitare del Senato della Repubblica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei nostri lavori.

Avverto inoltre che la pubblicità della seduta odierna è assicurata anche attraverso il Resoconto stenografico.

Ringrazio il Ministro per la disponibilità e gli cedo la parola. Successivamente i colleghi potranno formulare eventuali domande.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, siamo nell'ambito della conversione di un decreto-legge che, di fatto, ha grande necessità di chiarimenti. Il provvedimento in sé s'illustra semplicemente leggendo la relazione tecnica e quella illustrativa, ma non credo che il tema centrale dell'audizione di oggi sia il decreto-legge in sé, che è necessario per garantire la continuità dell'operatività della compagnia di bandiera.

La procedura che si è conclusa a novembre scorso non ha portato all'esito che tutti speravamo, ovvero all'individuazione di un consorzio di soggetti in grado di esplicitare una proposta inderogabile d'acquisto per i rami aziendali oggetto della procedura stessa, cioè il complesso azien-

dale di Alitalia e Alitalia Cityliner, entrambe in amministrazione straordinaria.

Per un dovere di riepilogo ricordo che la procedura è nata a maggio 2017; allora, con un primo prestito da 600 milioni, si fissò il termine della procedura al novembre del 2017. Nel corso dell'anno, con il decreto-legge n. 148 del 16 ottobre 2017, il termine per l'espletamento delle procedure strumentali al completamento della cessione venne spostato ad aprile 2018 e vennero aggiunti 300 milioni al primo prestito di 600 milioni, portando così la *tranche* complessiva a 900 milioni. Ad aprile 2018, con il decreto-legge n. 38, detto termine venne poi posticipato al 31 ottobre dello stesso anno, senza aggiungere però una linea di finanziamento e di prestito all'amministrazione straordinaria: a quella data pervennero una serie di offerte, tra le quali fu scelta quella di Ferrovie dello Stato.

Il resto è un passato più recente: Ferrovie, assieme a Delta Air Lines e con l'impegno assunto per norma primaria dal MEF (il riferimento è all'articolo 37 del decreto-legge n. 34 del 2011) che avrebbe potuto investire gli interessi maturati sul prestito ponte sino al 31 maggio 2019 nell'*equity* di una *new company* cui sarebbero stati traferiti i compendi aziendali delle società in A.S., hanno cercato di costituire un consorzio. Quel consorzio, che aveva necessità di un ulteriore *partner*, non si è costituito, perché non si è trovato un modo per farlo. Da qui, la necessità di un provvedimento che oggi è all'esame della Commissione e che ha già fatto il primo passaggio alla Camera dei deputati, per il finanziamento di un'ulteriore *tranche* da 400 milioni, al fine di garantire la possibilità di assicurare la continuità della operatività dell'azienda.

Frattanto è stata accolta la notizia delle dimissioni dei commissari ed è stato quindi individuato nel commissario, avvocato Leogrande, la persona che dovrà procedere con la revisione e l'implementazione della nuova procedura di cessione, laddove ritenesse di fare proposte in tal senso al Ministero vigilante. Si tratta dello stesso avvocato che avete audito oggi e che vi ha quindi già illustrato l'odierna situazione di Alitalia e Alitalia Cityliner e alcune delle riflessioni che ha maturato in questo lasso di tempo, da quando è commissario. Come dicevo, sarà il commissario a individuare la procedura più corretta e ritengo che debba essere rispettata la scadenza del 31 maggio 2020, presente nel decreto-legge, per la nuova procedura.

Il commissario si è attivato in relazione al Ministro e al Ministero per quanto di competenza, dato che il Dicastero è vigilante sulla struttura dell'amministrazione straordinaria, rispetto alle interlocuzioni che lo stesso commissario sta avendo con tutte le parti che in questi anni (purtroppo si tratta di anni) si sono interessate alla nostra compagnia di bandiera per sondarne le intenzioni future e verificare il mantenimento di alcuni dei propositi che alcune di queste società avevano esplicitato in questo lasso di tempo. Faccio riferimento a Delta Air Lines, Ferrovie dello Stato, Lufthansa e Air France. Sono interlocuzioni che preludono comunque a una procedura pubblica, trasparente e non discriminatoria di gara, così come previsto normativamente. Il mandato è quello di garantire l'integrità

operativa della compagnia; quando parlo di integrità operativa mi riferisco all'integrazione necessaria tra l'*handling*, l'*aviation*, la manutenzione e ovviamente la salvaguardia dei livelli occupazionali.

Il mandato è esplicito nel testo del decreto, ma è anche un impegno di Governo che ci siamo presi nelle numerose interlocuzioni con le parti sociali. Ho sempre detto che Alitalia non si deve salvare, ma bisogna metterla nelle condizioni di essere rilanciata sul mercato. Credo che negli anni si siano perse alcune occasioni per farlo, ma, com'è noto e come penso i colleghi sappiano bene, perché siamo stati assieme più volte in questa Commissione, non sono aduso a fare polemiche inutili, o a rivangare il passato, perché quel che è stato è stato ed è sempre facile criticare con il senno di poi le decisioni prese. È facile dire oggi che dieci o quindici anni fa si è sbagliato. Certamente le condizioni della compagnia di oggi sono frutto anche di alcune scelte sbagliate, ma, come ho appena detto, oggi è facile giudicare, come fra qualche anno sarà facile giudicare le scelte che stiamo facendo oggi, laddove si rivelassero non corrette.

Sono invece convinto che le scelte che faremo saranno quelle giuste, come pure la *governance* del commissario unico e la scelta del nuovo direttore generale, il dottor Zeni, che ha accettato una sfida non facile, ma che conosce molto bene il settore del trasporto aereo, del quale è uno dei massimi esperti. Ugualmente l'avvocato Leogrande è uno dei massimi esperti delle procedure legate alle amministrazioni straordinarie. Assieme hanno affrontato una crisi aziendale, certamente di dimensioni non paragonabili a quella di Alitalia, ma quella gestione ha consentito anche all'avvocato Leogrande di conoscere il settore. Questo è certamente un elemento in più, per pensare che anche in questo caso si possa arrivare a una soluzione positiva.

Quindi la nostra necessità è quella di creare le condizioni affinché ci sia un rilancio della compagnia. Le condizioni infatti ci sono tutte, innanzitutto nella composizione della società, intesa in senso ampio. Alitalia è fondata e formata dai suoi dipendenti e credo che, se ancora esiste e vola nei nostri cieli il marchio Alitalia, è soprattutto grazie alla capacità e alla professionalità dei dipendenti di Alitalia e alla loro capacità, in molti casi, anche di fare sacrifici. Credo che quello sia un patrimonio enorme della compagnia e per questo ritengo che la compagnia possa essere rilanciata. Lo penso perché il *brand* Alitalia, come ho detto più volte, assieme al marchio Ferrari, è il più conosciuto al mondo. Lo penso perché quello del trasporto aereo è un settore in costante crescita. Lo penso anche perché abbiamo un *hub*, che certamente non posso dire sia nelle disponibilità del vettore, che rappresenta un valore per il nostro Paese, perché l'aeroporto di Fiumicino è certamente uno dei migliori al mondo. Lo penso anche perché il Governo è fortemente impegnato, come la Commissione sa bene, a non esaurire nel perimetro aziendale le azioni da compiere per il rilancio di Alitalia. Con questo intendo dire che è necessario agire «extra-perimetro», con una riforma del settore del trasporto aereo che consenta alla nostra compagnia di bandiera e in generale al settore non *low cost* di operare

in un regime di mercato a parità di condizioni. Prendiamo atto che, ad oggi, questo non accade.

Quindi non c'è soltanto la necessità di operare all'interno della compagnia e, da questo punto di vista, voglio confermare la massima libertà di azione che ho garantito e che garantirò sempre al commissario e al direttore generale. Permettetemi invece un po' di polemica: troppe volte la politica, in senso ampio, ha interferito con la compagnia, non consentendo di intervenire sulle rotte non profittevoli, per una questione non di continuità del trasporto, ma esclusivamente di convenienza politica. Molto spesso non è stato consentito a chi ha gestito la compagnia di intervenire all'interno del perimetro aziendale con i necessari correttivi, cosa che avrebbe potuto consentire un utilizzo più assennato delle risorse. Da questo punto di vista il commissario e il direttore generale hanno la massima libertà di individuare tutte le operazioni di riorganizzazione aziendale che riterranno opportune per consentire di ridurre quel *gap* tra entrate e uscite, che costituisce la perdita quotidiana della compagnia, nella consapevolezza che sulla parte delle entrate si può fare poco. Credo infatti che Alitalia sia il vettore aereo che più ricava da ogni singolo aereo. Se dividiamo il fatturato annuale di Alitalia per il numero degli aerei, otterremo un risultato che non solo è in linea con i principali operatori di mercato, come Lufthansa, Delta Air Lines o Air France e tante altre compagnie, ma che è addirittura più alto. È chiaro quindi che è sulla parte dei costi che bisogna agire.

A tal proposito, ricordo sempre che, come è noto, il Ministero dello sviluppo economico è spesso al centro dei dibattiti per i tavoli di crisi, ma non si può pensare che il Ministro dello sviluppo economico sia l'amministratore delegato di tutte le società in crisi. O si conosce veramente il settore del trasporto aereo o è meglio non dare suggerimenti a chi lo conosce veramente e quindi non mi permetterò mai neanche di dire al commissario straordinario di fare una cosa piuttosto che un'altra. Sono però certo di aver fatto, per quel che riguarda il nome, la scelta migliore che si potesse fare.

C'è dunque il massimo impegno su questo *dossier*, perché la questione non è soltanto legata alle persone che lavorano in Alitalia e all'indotto, ma ha a che fare con la credibilità del nostro Paese e con la necessità dei nostri imprenditori di spostarsi nel mondo con un vettore di bandiera. È per questo, dunque, che abbiamo ritenuto di proporre il provvedimento in oggetto, che consente di continuare il percorso di rilancio della compagnia. Se non lo ritenessi un percorso possibile, non avrei proposto al Parlamento di consentire al Governo di investire ulteriori 400 milioni di euro su questa strada, perché si tratta di risorse pubbliche: non mi sarei infatti mai sognato di far sprecare allo Stato i soldi dei cittadini. È evidente che ritengo che questo percorso sia possibile, ma non sono così ingenuo da pensare che si tratti di una strada in discesa o di un'autostrada a tre corsie. Si tratta certamente di un percorso in salita e angusto, ma credo che si possa provare a percorrerlo.

Non aggiungo altro, perché penso che non ci siano altre cose da dire, se non ovviamente rispondere a tutte le domande che mi vorrete fare, se ci riusciamo direttamente stasera, o anche in un'altra forma, se lo riterrete opportuno.

MALLEGNI *(FIBP-UDC)*. Signor Ministro, intervengo nella speranza che ci risponda in tempi ragionevoli e la ringrazio dell'opportunità odierna. Ho già svolto un intervento durante la precedente audizione del commissario straordinario e del direttore generale e c'è un primo fatto che intendo segnalare in questa sede al Ministro e che segnaleremo nuovamente in Assemblea. Stiamo trattando un argomento significativo e importante e ritengo sia estremamente complicato ancora una volta affrontare questa materia attraverso l'esame di un decreto-legge. È complicato e spero che ci sarà modo di approfondirlo almeno in questo ramo del Parlamento. A proposito di quanto le dirò in seguito, spero anche che colga la costruttività e la bontà dell'approccio con cui il nostro Gruppo vuole affrontare il tema in oggetto.

C'era probabilmente la necessità di vivere questo momento, che è sicuramente legato alla necessità impellente di dare risorse ad Alitalia, tramite un prestito, per poterla far funzionare. Ciò che dal nostro punto di vista manca e che oggi è emerso dalle audizioni, sia dei rappresentanti dell'azienda che delle parti sociali, è legato al fatto che la discussione su Alitalia dovrebbe essere un po' più ampia.

Partiamo dall'incarico commissariale, signor Ministro. Lei ha dato l'incarico commissariale per cedere parti dell'azienda: questo loro ci hanno ribadito. Se la cessione di parti dell'azienda è legata alla ristrutturazione aziendale e al rilancio dell'impresa, allora ci convince; se è legata alla parcellizzazione dell'impresa per la sua cancellazione, non ci convince. Quello che probabilmente le proporremo in questo decreto – veda lei come poterlo accogliere come Governo – è di inserire da qualche parte una sorta di richiamo perché ci sia un interesse, ovviamente legato al prestito di 400 milioni, finalizzato al rilancio dell'impresa.

Un'altra questione a ciò collegata è quella che ho illustrato oggi pomeriggio e che lei ha ricordato poco fa: il *brand*. Oggi non stiamo salvando una società per azioni nazionale, come tante altre società per azioni nazionali. Noi stiamo tentando di salvare, per l'ennesima volta, un marchio italiano. Alitalia è sempre stato il *brand* più significativo per i viaggi. Quando si pensava ad un viaggio, si pensava ad Alitalia. Vivo nel mondo del turismo da più di trent'anni e dico che tutti i passeggeri che amavano fare il «bel viaggio» pensavano ad Alitalia. Oggi, purtroppo, accade esattamente lo stesso: si pensa a com'è bella l'immagine sulla pinna del timone dell'aereo Alitalia, ma intanto saliamo su un volo della Emirates o su un altro aeroplano. Una volta però Alitalia era veramente una bella azienda. Questo non va a decremento dell'impresa Alitalia, a cui servono 400 milioni, ma dell'immagine nazionale del Paese. È vero che oggi siamo chiamati a salvare un'azienda e a stabilizzare il personale, ma siamo chiamati soprattutto a tenere alta la bandiera della seconda econo-

mia europea e di una delle sette economie del mondo. Riprendo un'osservazione fatta prima dal collega Steger, facendo riferimento alla Swissair che purtroppo è fallita. La Svizzera, oltre ad avere la caratteristica di tenere un sacco di quattrini di tanta gente all'interno delle proprie banche, è più piccola di una delle più piccole Regioni italiane. L'Italia è un'altra cosa e deve avere una compagnia.

È vero che Alitalia movimenta 22,4 milioni di cittadini, ma lo fa in una logica confusionale, attraverso otto aeromobili diversi; lei lo sa bene, ma glielo voglio dire perché rimanga testimonianza di un punto di vista che il Gruppo di Forza Italia vuole esporre al Governo. Alitalia è la compagnia che ha otto tipologie diverse di aeromobile: 3,4 miliardi di fatturato contro i 36 miliardi della compagnia tedesca che, con due tipi di aereo, fa mercato; o contro i 16,4 miliardi di EasyJet, che fa mercato con un solo tipo di aereo. Questo, come ha detto poco fa, vuol dire: troppi aerei, troppi costi.

La parte centrale erano le manutenzioni e queste qualificavano l'azienda. Oggi, quando un passeggero sale su un aereo (almeno chi vi sale tutti i giorni e ormai ha perso di vista la realtà), la prima cosa di cui si preoccupa è la sicurezza. Ebbene, come la sicurezza nelle città, come la sicurezza in famiglia o nel traffico stradale, oggi anche nel traffico aereo la sicurezza è legata alla qualità degli aeromobili e alle manutenzioni. Mi ricordava prima il collega Messina (che in questa azienda ha segnato obiettivi significativi) che, anche alla fine del loro percorso di vita, gli aeromobili di Alitalia erano talmente manutenuti che venivano ceduti con una qualità del valore e una plusvalenza che garantiva l'azienda. Oggi, siamo la compagnia con gli aerei più vecchi in assoluto in tutto il sistema del volo aereo europeo.

Le dico anche una cosa che non ho avuto modo di dire al sindacato, anche perché probabilmente avrebbero inveito contro di me. L'elemento occupazionale è fondamentale, ma se si parte dall'elemento occupazionale e non si parla dell'azienda, significa agire come chi voleva cercare di costruire sempre e continuamente lavoro e non parlava mai dell'impresa, perché parlava sempre del salario. Allora, intanto parlo dell'impresa; se ho un'impresa che produce, alla fine rischierò di avere anche posti di lavoro e quindi salario. Se parto dal salario e non parto dall'impresa, avrò soltanto dell'assistenzialismo, che è stato uno dei *plus* dell'Alitalia degli ultimi anni. Alitalia è diventata un ammortizzatore sociale, come tante imprese dello Stato e questo non va assolutamente bene. Ciò detto, bisogna ovviamente – come diceva il Ministro prima – valorizzare il personale, perché la qualità del nostro personale è elevata.

Signor Ministro, questo è un decreto che stanzia 400 milioni: anche se prevediamo che ce li debbano ridare, spero che la somma di 1,3 miliardi sia consolidata attraverso un'azione o un'operazione che garantisca all'azienda un incremento del capitale o del patrimonio. Vorrei anche che in questo decreto di 400 milioni fosse scritto da qualche parte che l'integrazione ferro-aria è fondamentale. Fino ad ottobre le Ferrovie dello Stato

si erano avvicinate in maniera significativa, con un po' di preoccupazione di Delta Air Lines, ma molto favore da parte di Ferrovie.

L'integrazione ferro-aria è ciò che è mancato negli ultimi dieci anni, quando si puntava tutto sull'Alta velocità e, nel mentre, Etihad ci sgonfiava delle tratte e degli *slot* che avevamo in giro per il mondo, svendendoli o comprandoseli a tre palanche, e noi andavamo a comprare aerei piccoli, che facevano servizio domestico e ci facevano perdere i quattrini. Ovviamente, nel mentre, l'Alta velocità cresceva e avevamo un riferimento sull'Alta velocità e sulla ferrovia a livelli internazionali. Come ho detto prima, qualcuno dovrebbe pagare di tasca propria questo tipo di atteggiamento.

Vorrei che in questo decreto vi fosse scritto dove vogliamo andare. Da qualche parte, in questo decreto dobbiamo scrivere dove vogliamo andare. Lei ha detto poco fa di aver dato ampia libertà al commissario e al direttore generale e di non voler mettere becco o penna all'interno di quello che faranno per il risanamento dell'impresa. Ovviamente più l'impresa è risanata, più è garantito il fatto che ci ridiano i quattrini, ma, allo stesso tempo, l'azienda è più appetibile per l'acquisto. Tutto questo però deve avvenire in una logica di acquisto nazionale.

Ora non mi voglio travestire da sovranista; come lei sa, pur essendo alleato di quella forza politica, ho opinioni diverse sull'argomento. In questo caso, la logica di acquisto deve essere nazionale. Vorrei che lei ci aiutasse a scrivere in questo decreto, se ne ha voglia, dove vogliamo andare. Capisco che poi il provvedimento dovrebbe tornare alla Camera e ciò le crea disagio, ma sarebbe il caso di farlo. Altrimenti, torno a citare l'articolo 77 della Costituzione sulla questione della decretazione di urgenza. Insomma, non si fa.

Riteniamo che Alitalia sia una compagnia che deve sapere camminare con le proprie gambe, con una qualità dirigenziale che le garantisca autonomia. Non è pensabile che tutto ciò non possa avvenire. Riteniamo che sia corretto e giusto andare in questa direzione. Francamente siamo indifferenti alla durata del prestito. Ho letto che nell'altro ramo del Parlamento qualche collega ha puntato il dito sulla durata.

Come ultima cosa, a me piacerebbe, visto che abbiamo messo così tanti soldi in questa azienda (1,3 miliardi), che vi fosse una sorta di organizzazione o comitato di controllo parlamentare su questa vicenda: snello e agevole, ma che possa essere una sorta di controllore sull'attività che viene svolta e un organo di supporto a quanto fa lei come Ministero e ovviamente per l'azienda, con le caratteristiche che le ho ricordato nel mio intervento. Dovrà avere una visione proattiva e non una visione negativa come dinanzi a un qualcosa che deve essere chiuso, smantellato e mandato a casa: tutt'altro. Abbiamo predisposto un emendamento al disegno di legge di conversione con questo obiettivo. Siamo anche disponibili, nell'ipotesi in cui non vi sia l'opportunità di modificare il decreto, perché non so se porrete la fiducia per non far tornare il provvedimento alla Camera, a predisporre un atto di indirizzo che garantisca, con l'impegno personale del Ministro, che si possa andare in questa direzione. Per noi sarebbe già

un'indicazione significativa. Come vede, cerchiamo di lavorare in questa direzione.

Per rispondere a quanto ha detto prima il collega Ruspandini (lei non era presente, Ministro, ma ne approfitto), non sono filogovernativo, ma cerco di fare le cose per cui siamo stati eletti. Alitalia è un argomento che è stato molto a cuore al presidente Berlusconi nei tempi passati. Si era convinti allora che una delle caratteristiche principali e significative di Alitalia era quella di dover restare italiana. C'erano i «capitani coraggiosi»: non so se hanno fatto bene o male e non voglio giudicare; lo ha detto lei poco fa. In ogni caso, l'obiettivo del presidente Berlusconi era sicuramente che Alitalia restasse una compagnia di bandiera nazionale e che portasse alto il tricolore ovunque, perché l'Italia lo merita.

DE FALCO *(Misto)*. Signor Presidente, desidero anzitutto ringraziare il signor Ministro per la sua presenza e per la sua esposizione. Ben conosciamo il ministro Patuanelli in questa Commissione e credo quindi che possa tranquillamente rassicurare il collega Mallegni rispetto all'impegno personale del signor Ministro.

Ho apprezzato particolarmente il suo intervento laddove ha parlato di una specifica attenzione ai fattori – a questo punto anche e soprattutto esogeni – che generano le situazioni di crisi di Alitalia. È vero, infatti, che ci sono alcuni aspetti – sono stati ribaditi prima, nel corso delle audizioni con le organizzazioni sindacali – che incidono necessariamente sulle voci di costo che Alitalia sostiene e che la differenziano dagli altri vettori, che mediamente spendono molto meno. Questa attenzione è sicuramente necessaria perché si possa affrontare la problematica nella sua complessità.

Rilevo, però, che il mandato al commissario è limitato e ha carattere tattico-operativo, nel senso che non consente una visione strategica, almeno all'attualità. Quindi, signor Ministro, vorrei che venisse da lei esplicitato il modo in cui il commissario dovrebbe poter disporre del mandato e delle risorse necessari per il vero e proprio rilancio della Compagnia.

Concordo con quanto detto dal collega Mallegni – lo abbiamo ribadito oggi in questa Commissione – circa il fatto che Alitalia è un *asset* strategico e quindi si deve prescindere dalla rilevanza riferita esclusivamente al numero dei lavoratori coinvolti (direttamente oltre che come indotto). Abbiamo infatti a che fare con un *asset* strategico di supporto a tante altre attività, prima tra tutte quella turistica. Per tale ragione è fondamentale mantenere la capacità di far arrivare in Italia gli aerei italiani, poiché altrimenti i flussi turistici vengono intercettati all'estero. A tal riguardo, mi interrogo sugli strumenti finanziari a disposizione e questi 400 milioni – stanziati per l'ennesima volta – sono comunque senz'altro insufficienti a un rilancio strategico.

Si agirà sul lato dei costi; si agirà sul *leasing*, poiché come abbiamo sentito Alitalia paga una percentuale di interessi sul *leasing* spropositata, che va dal 13 al 15 per cento. Abbiamo anche saputo che c'è una grande disomogeneità nei velivoli che utilizza, quindi le voci di costo della ma-

nutenzione evidentemente aumentano. Allora, va bene razionalizzare i costi, ma quali sono le ulteriori risorse? Qual è l'intenzione? Signor Ministro, ho sentito una sua intervista in cui Ella non escludeva la possibilità di nazionalizzare – credo temporaneamente – la compagnia per un rilancio serio per poi immetterla sul mercato. È ancora di questa opinione?

RUSPANDINI *(FdI)*. Signor Presidente, preliminarmente mi dispiace che il collega Mallegni se ne sia andato; non volevo fare polemica, ne abbiamo fatta abbastanza. Voglio invece riconoscere, sulla base dell'esperienza che abbiamo avuto, la grande onestà intellettuale che l'attuale ministro Patuanelli ha dimostrato nel periodo in cui abbiamo avuto l'onore di lavorare insieme in questa Commissione. Ho pertanto una personale fiducia in lui e confido nel suo lavoro, che è oggettivamente molto difficile: doversi districare, come dicevano i colleghi, tra il potenziamento e il rilancio di questo *asset* fondamentale per la Nazione e per l'immagine dell'Italia nel mondo.

Abbiamo parlato del *brand* Alitalia: ho sentito prima dire che, insieme alla Ferrari, costituisce un'eccellenza ed è uno dei marchi più conosciuti al mondo. Al contempo, come diceva il senatore De Falco, e come riteniamo tutti, c'è la necessità di concorrere a mantenere le quote di flusso turistico in giro per il mondo che una compagnia di bandiera riesce a garantire.

Il Ministro sa bene che tante famiglie non devono pagare per gli errori della politica e di *manager* profumatamente pagati nel corso degli anni: è un ragionamento davvero molto delicato. Al momento c'è un piano industriale di cui si conosce poco, e le sue stesse parole, Ministro, non ci consentono di avere quella certezza che ci consenta di stare sereni. Di positivo c'è il fatto che l'abbiamo conosciuta e quindi abbiamo speranza in lei, avendo toccato con mano non solo uno spirito collaborativo, ma anche le sue capacità e un'onestà intellettuale che sottolineo.

Tuttavia, il compito è talmente gravoso che, per poter dare una mano, l'auspicio, almeno da parte mia, è quello che sia data la possibilità di svolgere una discussione che vedo mancare. Siamo alle solite: un prestito ponte e un problema che, per ovvie ragioni, viene affrontato in questa fase in maniera molto sintetica. Da qui la disarmante preoccupazione di non poter nemmeno rassicurare i tanti interlocutori, dalle sigle sindacali a porzioni di società di questo territorio. Auspico che si possa veramente avere la capacità e la fortuna di andare nella direzione più giusta per l'Italia e per l'Alitalia.

DE VECCHIS *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Ministro, vorrei fare una riflessione entrando nel merito di alcune considerazioni. Va bene la pacatezza, ma per chi ha vissuto le crisi Alitalia degli anni passati questa pacatezza viene meno. Ero consigliere comunale nel 2008-2009 quando c'è stata, se non ricordo male, la prima importante crisi che ha portato a numerosi licenziamenti, con il conseguente stravolgimento della vita di decine e decine di persone. Ricordo che ci sono stati anche casi di suicidio.

È vero, dunque, che ci vuole pacatezza e che non bisogna fare processi, ma, se oggi ci troviamo in questa situazione, vuol dire che qualcuno ha fallito. La politica e i dirigenti di allora hanno fallito, perché altrimenti l'Italia non sarebbe una Nazione in crisi. Noi abbiamo una Nazione in crisi perché qualcuno ha fallito. Qualcuno ha sofferto e qualcun altro, a mio avviso, deve pagare: lo dico con certezza dei fatti. Quando, infatti, nel 2008 la compagnia è stata divisa in due tronconi e sono state licenziate delle persone, molte di queste sono finite dallo psicologo, altre hanno scelto la strada, sicuramente non condivisibile, del suicidio, ma è evidente che un problema è sorto. Ovviamente non lo dico perché sia una sua responsabilità, signor Ministro, ma non possiamo dimenticare quello che è accaduto. Io l'ho vissuto da vicino come consigliere del Comune di Fiumicino; ho partecipato alle manifestazioni dei lavoratori e ho visto la loro disperazione, alla quale non vogliamo più assistere.

Questa è la ragione per la quale sto facendo la mia riflessione, affinché quanto accaduto sia di monito per tutti noi e non si parli più di buona o cattiva compagnia, perché è un giudizio discriminante anche per chi va a lavorare nella *bad company*: ci si sente morire, ci si sente inutili e questo non possiamo più permetterlo. Lo dico perché sono convinto che la nuova classe politica abbia comunque a cuore il bene della compagnia, che di sicuro deve rimanere italiana e nazionale, ma soprattutto deve essere vista come il fiore all'occhiello della nostra attività produttiva e industriale.

Per questo motivo voglio fare un appello al Ministro e a tutte le forze politiche. Prima abbiamo ascoltato in audizione i sindacati che vogliono essere coinvolti, ma questo coinvolgimento nel 2008 non c'è stato. Il sindacato è la voce dei lavoratori, che possono dare il proprio contributo: infatti, chi più dei lavoratori ha a cuore le sorti della compagnia? La compagnia «mamma», che dà ai lavoratori la possibilità di guadagnare e di essere partecipi alla crescita economica, sociale e culturale della propria Nazione e della propria famiglia. Il lavoro è importante: sul lavoro si fonda la libertà ed è per questo che vi chiedo di fare un'attenta analisi, perché questo è solamente – perdonatemi l'espressione – l'aperitivo della discussione su Alitalia, visto che poi passeremo al dibattito sul piano industriale. I lavoratori, dunque, devono essere coinvolti e la voce dei lavoratori sono i sindacati. Per quanto mi riguarda c'è quindi massima apertura alle richieste dei sindacati, e ovviamente anche dalla parte politica che rappresentiamo, ma la politica è espressione del voto popolare e il popolo, in questo caso rappresentato dai sindacati, deve essere ascoltato.

Vengo poi ad altre considerazioni. Abbiamo posto alcune domande al commissario straordinario, che credo risponderà più avanti, perché siamo ad un mese dalla sua nomina. La Lega – ma credo un po' tutti – ha come priorità il mantenimento degli *standard* lavorativi: non possiamo accettare e non accetteremo un piano in cui siano previsti «esuberi». Ho sentito dalle sue parole, signor Ministro, che è d'accordo con noi e questo mi fa ben sperare, anche perché conosco la sua sensibilità: abbiamo lavorato per più di quattordici mesi insieme, ci siamo conosciuti e abbiamo avuto

modo di confrontarci. Non posso dunque che associarmi alle parole del collega Ruspandini nell'essere fiducioso, visto che sarà lei il Ministro che seguirà la vertenza. Conoscendo la sua sensibilità e le sue competenze, siamo sicuri che lavoreremo insieme per il bene della compagnia aerea.

Ribadisco in ogni caso – e su questo si potrebbe anche pensare di istituire una Commissione di inchiesta *ad hoc* – che qualcuno deve rispondere, perché troppi sono stati i dirigenti che hanno fatto fallire le aziende italiane e nessuno ha mai pagato; anzi, sono stati ricompensati con buonuscite consistenti e questo è un messaggio che non possiamo più dare. Gli operai sono licenziati e i dirigenti vengono ripagati del loro fallimento*:* e se non avessero fallito, cosa sarebbe successo? Gli avremmo fatto una statua? Hanno fallito e sono usciti con indennità molto ingenti. Questo, a mio avviso, è un ragionamento che dobbiamo fare, dando un esempio a tutti i cittadini: non si gioca con la pelle dei lavoratori.

ASTORRE *(PD)*. Signor Ministro, la ringrazio innanzitutto per non essersi dilungato troppo, dandoci così la possibilità di interloquire con lei anche per un passaggio non formale del decreto-legge Alitalia in questa Commissione. Anch'io penso che il Ministero e tutta una serie di questioni rilevanti siano in buone mani, sia per la sua competenza e per la capacità che abbiamo avuto modo di conoscere nell'attività parlamentare, sia per come si sta muovendo sulla questione Alitalia, non ultimo con la nomina dell'avvocato Leogrande a commissario straordinario e con la scelta di persone competenti nel settore dei trasporti.

Mi rendo conto della contraddizione del provvedimento di cui stiamo discutendo, che ha come scadenza il prossimo mese di maggio. Tuttavia, se vogliamo veramente lavorare ad un rilancio della compagnia per quello che la compagnia stessa, l'Italia e i lavoratori meritano, il termine mi sembra un po' limitato, anche per chi ha lasciato il proprio lavoro per impegnarsi in un settore così delicato. Sono quindi assolutamente favorevole a portare avanti la questione. Tuttavia, signor Ministro, mi si è posto un interrogativo quando ha detto che non darà nessuna indicazione al commissario straordinario. A tal proposito, penso che lei sia il Ministro vigilante e quindi, nell'esercizio dei poteri dati dal Governo, è bene che il Ministro vigilante, oltre alla nomina, si occupi anche di vigilare rispetto alle indicazioni date dall'Esecutivo.

Pertanto, se è giusto non voler entrare troppo nel dettaglio, perché bisognerà avere un mandato specifico, un piano di risanamento e un piano di programma che il commissario dovrà portare alla sua approvazione e su cui ci sarà poi la comunicazione al Parlamento, è però anche giusto che il Ministro vigilante assuma l'esercizio delle proprie funzioni, perché la politica è anche esercizio delle responsabilità. Lei ha avuto una responsabilità importante in questa nomina, ma anche il prosieguo non può essere lasciato solo alla buona volontà e alla capacità dei tecnici.

MESSINA Alfredo *(FIBP-UDC)*. Signor Ministro, la mia domanda forse sorprenderà molti, perché potrebbe aver già dato una risposta sul punto. Mi sono avvicinato alla questione oggi per la prima volta prendendo parte ai lavori di questa Commissione. Tuttavia, anche nei giorni scorsi, con riferimento ad Alitalia ho sempre sentito parlare di cessione e di «appetibilità»: mi chiedo perché. So che il mandato che è stato dato al commissario straordinario è di rendere appetibile la società, affinché, per così dire, «la sposa trovi un marito»: questo è un po' il discorso che si fa e – ripeto – me ne chiedo la ragione.

Alitalia ha i numeri per poter garantire un'offerta di servizi sufficiente sul piano della quantità: abbiamo traffico merci, traffico passeggeri a lungo raggio e un importante traffico nazionale, che credo sia intorno al 20 per cento; almeno un tempo era così, ma faccio riferimento ad un dato di molti anni fa. Essendoci la domanda, perché non possiamo servire questa domanda in maniera economica, come fanno altri vettori? Perché dobbiamo per forza svenderci, tra l'altro con un'operazione discutibile? Cerchiamo le Ferrovie dello Stato e diamo anche una sorta di giustificazione, dicendo che dobbiamo portare i passeggeri a Malpensa, ma sono sciocchezze. Nel momento in cui si sigla un accordo commerciale, si portano tutti i passeggeri che si vogliono e non ci si deve far finanziare da Ferrovie dello Stato per superare questo problema.

Le compagnie che vogliono comprare Alitalia vedono che ci sono organici in eccesso. Il collega ha detto che non vuol sentir parlare di esuberi, ma se ci sono e dei soggetti vogliono comprarci o allearsi con noi giustamente ce li fanno notare. Se non possiamo dire che ci sono, non facciamo l'operazione. Sono tutte questioni complicate che chiamano in causa o l'Europa o noi stessi: insomma, sono impegni che chiamano in causa una serie di fattori.

Perché non possiamo immaginare di avere una compagnia aerea autonoma, che riesce a svolgere un servizio economico in maniera autonoma? Non riesco a immaginare quale sia la logica di questo incarico riduttivo dato al commissario. Potrei capirlo se fossimo un Paese come l'Olanda: non avremmo passeggeri nazionali, né traffico domestico, pertanto potrebbe essere accettabile rinunciare a fare un servizio e allearsi con un'altra compagnia. L'Italia, però, ha dimensioni sufficienti per giustificare l'impiego di una flotta; naturalmente bisogna saperla gestire. Io sento parlare di dismissioni di aerei, ma non ha senso: gli aerei vanno riempiti a tutti i costi.

Mi trovo poi a dover contraddire il Ministro, perché quello di Alitalia è un problema di ricavi, non di costi. Le compagnie aeree possono anche non avere aerei; li noleggiano e fanno il servizio. Quella delle compagnie aeree è un'attività commerciale: noi trascuriamo questo aspetto. Parliamo di costi, di organici e quant'altro, ma non di attività commerciale. Alitalia ha solo bisogno di un gestore che la sappia amministrare: in autonomia, rispettando la politica, ma fino a un certo punto, nel senso che se la politica impone condizioni non accettabili deve dire di no in maniera molto

ferma. Occorre un gestore, ma non ne sento mai parlare. So che è difficile trovarlo, ma occorre qualcuno che sappia gestire l'azienda.

Basta andare indietro nel passato, al 1973: con Nordio si trovò un gestore che sapeva gestire l'azienda. Egli portò con sé molta gente e tanta dirigenza, ma fu lui il vero motore dell'operazione, che portò avanti con coraggio, prendendosi anche responsabilità gravissime verso i sindacati, verso l'azionista IRI e verso il pubblico. Bisogna trovare un gestore e poi evidentemente facciamo noi una compagnia.

RUFA *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, ammetto senza problemi che ho piacere che sia una persona degna, di cui ho veramente stima, ad occuparsi di cercare di risolvere un problema così complesso. Premesso che non mi dispiace il discorso fatto dal senatore Messina, vorrei fare una domanda semplice: se il numero di aerei e il fatturato sono in linea, va detto comunque che ci sono dei costi elevati. Se vogliamo mantenere i dipendenti e non vogliamo creare altri 1.180 esuberi, com'è già avvenuto, questa voce di costo non va toccata. Vorrei pertanto sapere quali sarebbero gli altri costi.

Avrei poi un quesito da rivolgere al Ministro che rappresenta una battaglia di tutta la buona politica: un commissario che lavora bene va premiato, ma se non sbaglio (e vorrei averne contezza per non dire sciocchezze) i tre commissari hanno lasciato l'incarico perché hanno ammesso di non farcela o di non riuscire a creare un sistema. Sembra però che ci sia stata una buonuscita – se posso chiamarla così – di 10 milioni da dividere in tre. Secondo me è una cifra abbastanza elevata e lo Stato deve cercare di evitare di dare queste buonuscite anche per altre realtà di commissariamenti straordinari.

PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, ringrazio il Ministro e farò domande concrete, lasciando da parte le premesse, perché ritengo che quelle dei colleghi siano tutte condivisibili. I sindacati hanno evidenziato il fatto che l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri non viene più erogata nel Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale. Sembra che, anche rispetto alla precedente riduzione, quest'anno sia stata completamente cancellata.

Le chiedo quindi di interessarsi, anche perché, come ricorderà, è stato più volte evidenziato come l'addizionale comunale non stia andando neanche più nelle casse dei Comuni. Mi chiedo quindi dove venga versata questa addizionale, che non si può più definire comunale e che non finisce più neanche nel fondo di solidarietà di Alitalia. Non le chiedo una risposta immediata, perché suppongo che la questione non sia di competenza del Ministero da lei rappresentato, ma sapendo che lei solitamente risponde, mi aspetto una risposta da parte sua.

Nella sua precedente audizione ha dichiarato che non intende procedere allo spacchettamento o a uno «spezzatino» della *holding* della compagnia aerea Alitalia: ciò denota un'attenzione veramente forte verso i dipendenti, così come il fatto di pensare al rilancio della compagnia senza

esuberi. Si pensa quindi non semplicemente a una gestione commissariale che vada avanti in maniera emergenziale, ma a un rilancio vero e proprio con la tutela assoluta dei lavoratori, perché è quello che dobbiamo perseguire.

Le dico invece che il commissario che l'ha preceduta nelle audizioni di oggi non ha risposto alle nostre domande su questi punti. Da lui mi aspettavo una risposta più concreta; è vero che ha preso in mano la compagnia da poco, ma suppongo che avesse la consapevolezza di cosa stava andando a raccogliere. Immagino anche che i commissari a cui è subentrato lo abbiano introdotto nel lavoro svolto in questi anni. In particolare, il commissario Stefano Paleari, che è di Bergamo come me e che conosco benissimo come persona seria, non penso che lo abbia lasciato in balia degli eventi, ma gli abbia spiegato cosa è stato fatto in questi anni.

Mi aspettavo qualcosa di più dal commissario, perlomeno delle prese di posizione sullo spezzettamento della compagnia e sui lavoratori. Non mi aspettavo magari un piano industriale completo, ma non ho visto neanche un minimo accenno in tal senso. Nel momento in cui lo Stato interviene per la terza volta, per me era fondamentale perlomeno avere un'idea della direzione che si intende intraprendere.

BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, riconosciamo l'onestà intellettuale del Ministro quando ci dice che siamo qui a parlare formalmente del disegno di legge n. 1665 di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 e sostanzialmente di tutto quello che c'è intorno a tale provvedimento. Dobbiamo altresì prendere atto della correttezza con la quale ha ripercorso tappe che partono da lontano.

Vorrei porre alcune domande: una sul provvedimento e le altre sul quadro generale. Immagino che il Ministro abbia letto la discussione che si è svolta in 14ª Commissione sul parere non ostativo al decreto-legge n. 137 del 2019, predisposto dal senatore Toninelli, assente quel giorno e letto dal presidente Licheri. Mi riferisco in particolare alle condizioni obbligatorie non ostative riportate per tranquillizzare tutti rispetto al fatto che il prestito di 400 milioni non costituisca aiuto di Stato. Sostanzialmente si dice quali condizioni devono sussistere per cui non sia considerato aiuto di Stato; diamo per scontato che sia così, ma vorremmo sentircelo dire dal Governo.

Dobbiamo però dirci tutti che è qualcosa di irrealistico, perché una delle condizioni prevede che il prestito sia restituito integralmente in sei mesi. A oggi dobbiamo dirci che è irrealistico. Soprattutto c'è un riferimento che ci mette paura, all'articolo 4, comma 4-*quater*, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347**,** dove sostanzialmente si arriva a dire che in sei mesi dall'erogazione della prima rata al beneficiario va esibita la prova o del fatto che il prestito è stato integralmente rimborsato, o di un piano di ristrutturazione, o ancora di un piano di liquidazione. Di questo parliamo e vorremmo avere una presa di posizione formale da parte del Governo.

Se altri sono tranquilli, noi lo siamo un po' meno nel chiedere al commissario di garantire la restituzione di un prestito del genere, su cui siamo chiaramente d'accordo. In 14ª Commissione c'è stata un'astensione, perché ovviamente tutti riteniamo che qualcosa debba essere fatto. Forse ci aspettavamo di più. Non mettiamo in discussione la nostra posizione, ma riteniamo che su questo dovrebbe esserci una dichiarazione da parte del Governo.

Vengo ora alle altre domande. Nessuno pretende – non sarebbe neanche corretto – che il Governo presenti un piano industriale. Ce lo aspettavamo dal commissario, ma di fatto non lo ha enunciato, nonostante quanto previsto nel comma 3 dell'articolo 1 del provvedimento in esame, come modificato dalla Camera dei deputati. Il commissario dovrebbe individuare azioni propedeutiche e integrative rispetto al programma della procedura di amministrazione straordinaria di cui all'articolo 1, comma 1, del provvedimento. In realtà, in termini di idee e proposte ci hanno detto più i sindacati, che non sono stati auditi, né incontrati dal commissario, che il commissario stesso. Da lui ci aspettiamo magari non un piano industriale, ma una politica industriale complessiva.

Qual è la voce del Governo? È quella del ministro Patuanelli che, in una delle varie interviste degli ultimi dieci giorni, ha detto che il Governo è preoccupato e si arriva a ipotizzare anche un impegno diretto da parte dello Stato? Questo perché tutti abbiamo detto che Alitalia deve rimanere il vettore di bandiera e non può accadere qualcosa di gravissimo come perderlo. Oppure la voce del Governo è quella del ministro De Micheli che, in sede di Commissione alla Camera dei deputati il 7 gennaio scorso e anche a «Porta a Porta» ha detto che non esclude un controllo straniero per il gruppo? Si tratta, dal nostro punto di vista, di posizione antitetiche. Qual è la posizione del Governo? Va bene qualsiasi cosa pur di salvare Alitalia? Il Ministro ha escluso lo «spezzatino» e ha parlato, eventualmente, di uno spacchettamento, mantenendo comunque i confini complessivi. Al di là delle parole, il quadro è chiaro: posizione Patuanelli o posizione De Micheli?

Passo alla seconda questione: nelle ricostruzioni di stampa si è più volte ipotizzata quasi una preferenza da parte di alcuni esponenti di una parte della maggioranza (e anche di qualche componente di questa Commissione), per Lufthansa, piuttosto che per Delta Air Lines. Quello che ci ha detto prima il Ministro è che rimaniamo comunque terzi e ci interessa una soluzione che garantisca gli *asset* e un quadro. Vorrei che su questo tema il Governo esprimesse una posizione più chiara.

Passo ora alla domanda successiva, che riguarda anche Ferrovie dello Stato. Al di là dell'offerta iniziale, in meno di dieci giorni abbiamo assistito a un cambiamento importante. Il 7 gennaio scorso, l'amministratore delegato Gianfranco Battisti, in audizione presso la Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, ha detto che nessuno li aveva cercati, che Leogrande non li aveva contattati e che non vi era stato alcun incontro tra il commissario straordinario di Alitalia e Ferrovie dello Stato. Poco fa il commissario ha detto che dieci giorni fa un incontro

c'è stato, magari anche grazie ad alcune dichiarazioni in tal senso da parte sua, signor Ministro, quando ha detto di veder di buon occhio la cosa. Questa è la politica industriale che ci aspettiamo dal Governo.

Quindi, in meno di dieci giorni c'è stato un cambiamento, perché oggi il commissario ci dice che pochi giorni fa un incontro c'è stato: un cambiamento netto fra quanto dichiarato in audizione presso la Commissione della Camera, in cui era stato detto che non c'era stato neanche un incontro tra i due, e la situazione attuale, visto che effettivamente un incontro c'è stato. Il commissario ha però tenuto a precisare che, secondo la sua personale opinione, un'intermodalità tra aereo e ferrovie potrebbe tutto sommato essere positiva. È diverso dal dire che è una delle linee che viene perseguita, perché anche il Governo va in questa direzione e ritiene che sia interesse del Paese un quadro di questo tipo.

Signor Ministro, se su questo tema lei potesse darci una posizione le saremmo grati. Saremmo molto più tranquilli se fosse una posizione istituzionale e una visione strategica, piuttosto che un pensiero personale espresso *a latere* dal Commissario, ancorché in una sede istituzionale.

PRESIDENTE. Ringrazio i colleghi per i quesiti formulati e do la parola al ministro Patuanelli per la replica.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, ringrazio tutti i colleghi per i loro interventi. Peraltro, essere audito in questa Commissione, di cui ho fatto parte come membro, è un'emozione non banale.

Ringrazio tutti i colleghi che ripongono fiducia nel mio operato, a prescindere dalle posizioni politiche, su cui ci si può confrontare e scontrare, a volte anche in modo energico. Lo abbiamo fatto con i colleghi della Lega quando governavamo insieme, quindi figuriamoci se non lo faremo oggi, con noi che siamo ancora al Governo e voi che fate giusta opposizione.

Tuttavia, su alcuni argomenti – la maggior parte di quelli di competenza del Ministero dello sviluppo economico – credo che il confronto sia il modo migliore per arrivare alle soluzioni più giuste per il Paese. L'unico motore che guida la mia azione di Governo è trovare le soluzioni per un Paese che non vive certamente un momento di grande crescita economica. Da Ministro dello sviluppo economico questa è la mia preoccupazione quotidiana.

Alitalia è uno dei *dossier*, ma credo che il *day by day* non ci debba far perdere di vista la prospettiva e l'orizzonte che dobbiamo avere, ossia pensare a quello che possiamo fare per evitare che un'azienda vada in crisi, che si tratti di ILVA, di Alitalia, di Whirpool, di Safilo o di tanti altri tavoli. Dobbiamo capire quali sono i settori strategici del nostro Paese e quali le azioni che il Governo deve adottare per consentire a un imprenditore, che la mattina apre la sua azienda, di essere in grado di chiudere la sera, avendo garantito occupazione e salario ai suoi dipendenti e magari

anche un piccolo margine per sé e la propria famiglia. Questi sono un impegno e un peso che sento quotidianamente.

Ho appuntato tutte le domande formulate; forse me ne è sfuggita una del collega Briziarelli, cui chiederò dopo di ripeterla per consentirmi di rispondere.Anzitutto, ritengo doveroso fare alcune precisazioni: quando ho parlato di «non ingerenza» del Ministro nell'azione del commissario, intendevo far riferimento non alla linea complessiva e all'obiettivo, ma al fatto che se lui domani dovesse propormi di tagliare la linea Roma-Trieste, non sarò certamente io a dirgli di mantenere la rotta quattro volte al giorno da Trieste, solo perché è casa mia. Questo è quello che intendo quando parlo di non ingerenza. Se emerge che alcune linee sono da toccare, perché non redditizie, non sarà certo la politica, che ha presenza a Trieste, Genova, Napoli o Bergamo, a dire che lì vanno portati più aerei. Questo è quello che intendo quando parlo di mandato in bianco.

Anche sui nomi delle persone da cui il commissario si fa accompagnare in questo percorso (penso a quello di Giancarlo Zeni), va data massima libertà al commissario, così come nel decidere le azioni nella *governance* che ritiene più opportune. Non è che, siccome un certo dirigente l'ha messo il precedente governo (non noi, perché governiamo da poco e non è neanche il nostro modo di fare), allora questo va tutelato. Il commissario sarà libero di fare qualunque tipo di scelta nell'esclusivo interesse della compagnia. Questo non significa non avere un mandato chiaro, che mi sembra anzi di avere in qualche modo individuato, quando ho detto «no» allo «spezzatino» e alla vendita a mille soggetti di pezzi di compagnia.

Passo al tema del mantenimento occupazionale: la compagnia ha entrate per 3,1 miliardi di euro e uscite all'incirca per 3,5 miliardi, nonché un costo per il personale che ammonta a oltre 600 milioni di euro. Per quanto si possa tagliare sul personale (immaginiamo del 20 per cento), che incidenza può avere tale operazione sulla gestione del conto economico? Poco o nulla. È pertanto un controsenso andare a incidere su un valore fondante – l'ho detto come prima cosa – quale quello del personale della compagnia. Incidere sul personale, che poi porta la compagnia a non volare più, è un controsenso assoluto.

Certamente non dobbiamo dimenticarci in quale contesto siamo. Alitalia e Alitalia Cityliner sono due società in amministrazione straordinaria, all'interno di una procedura normata dalla cosiddetta Prodi-*bis* (decreto legislativo n. 270 del 1999) e della cosiddetta Marzano (decreto-legge n. 347 del 2003). Pertanto, quando si dice – ed è stato detto con la giusta moderazione, devo dire la verità – che non c'è un piano industriale del commissario, a prescindere dal fatto che è lì da non troppo tempo, o ci si chiede perché si parli di cessione, il motivo è che siamo all'interno di un quadro normativo, che intanto dà tempi limitati all'azione del commissario. L'amministrazione straordinaria non può essere una procedura con cui si gestisce un'azienda per vent'anni.

Inoltre, la stessa procedura ci dice che cosa può fare il commissario. In primo luogo, può prendere atto che non ci sono soluzioni e liquidare,

ma non è certamente questo il caso. L'ordinata liquidazione si trasforma in un fallimento e negli aerei a terra, sin dal giorno dopo. Mi darete atto che è un'opzione che nessuna forza politica e nessuna persona di buonsenso possono porre sul tavolo. In secondo luogo, il commissario può intervenire, con un'azione all'interno del compendio societario, per consentire l'entrata *in bonis* della società mediante un programma di ristrutturazione. Tra tutti i casi di applicazione della procedura cosiddetta Prodi-*bis*, dal 1999, quindi in ventun anni, in un unico caso questo è avvenuto: si trattò del caso Parmalat, peraltro disciplinato anche e soprattutto dalla legge Marzano (le differenze stanno nella tipologia della situazione societaria, in ordine al fatturato, ai dipendenti, eccetera), in cui alla ristrutturazione si accompagnò un concordato sottoscritto con i creditori della società. Tutte le altre possibilità sono legate alla procedura di cessione, quindi al conferimento a una *newco (new company)*. Dopodiché, altra cosa è ragionare sulla composizione, sull'*equity* e sugli *asset* da trasferire a quella *newco*: su questo possiamo fare un dibattito ed è giusto farlo.

Il commissario non può fare un piano industriale a dieci anni, perché il suo mandato non dura tanto. Come può il commissario intraprendere una strada che vincola anche la potenziale *newco* su elementi strategici in un arco temporale molto lungo, quando poi non sarà lui, perché è un commissario straordinario, a determinare il prosieguo dell'operatività aziendale? Se siamo in questa situazione, è perché certamente – come ho detto anche prima – c'è stata una gestione non ottimale dell'azienda. Cerco di rispondere a quello che diceva il senatore De Vecchis. Al primo incontro con il commissario Leogrande gli ho ricordato che, tra i tanti compiti che gli vengono dati dall'amministrazione straordinaria, c'è anche quello di verificare se ci siano gli elementi per un'azione di responsabilità nei confronti di chi ha gestito precedentemente l'azienda. Anche questa procedura – l'azione di responsabilità – è prevista dal compendio normativo. Se il Parlamento – Camera e Senato – vorrà agire per indagare autonomamente, vi è la massima disponibilità e comprensione di quest'esigenza.

Nei mesi scorsi ho incontrato due volte i sindacati sul tema specifico Alitalia (su altri temi penso di averli incontrati almeno venti volte), la seconda delle quali assieme al commissario Leogrande, fresco di nomina. Ho un'interlocuzione istituzionale con i sindacati, ma anche informale quando serve – mi consenta di dirlo, senatore De Vecchis – perché cerco sempre di dare informazioni che permettano un certo percorso. Se il coinvolgimento dei lavoratori e delle parti sociali avviene a giochi fatti, pur rinvenendo la soluzione migliore del mondo, il percorso è comunque sbagliato e fa fallire l'obiettivo.

Sulla questione del cosiddetto fondo volo, ossia il fondo di solidarietà che ha prima citato la senatrice Pergreffi, confermo che non c'è più e che tutto il prelievo oggi effettuato va all'INPS. Si tratta peraltro di un qualcosa che abbiamo fatto assieme.

PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az).* No, per metà.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. Sì, l'abbiamo fatto per metà assieme.

PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az).* Non va più neanche ai Comuni.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. Il fondo volo è più che capiente per tutto il 2020 e, attualmente, ha una dotazione complessiva di poco più di 900 milioni. Si tratta di una dotazione in parte vincolata, quindi non tutta libera: per farvi un'idea, nel 2019 è stato usato per poco meno di 70 milioni. È più che capiente per il 2020. C'è l'impegno mio personale e delle forze di maggioranza ad agire sul 2021 per trovare le modalità di ricominciare a versare nel fondo volo, perché è chiaro che se non si versa mai...

PERGREFFI *(L-SP-PSd'Az).* Vorrei dire solo una cosa sui Comuni aeroportuali: visto e considerato che abbiamo presentato anche un emendamento in materia alla legge di bilancio, ricordo che quanto alla compensazione per i Comuni aeroportuali, finalizzata alla mitigazione degli impatti degli aeroporti nelle zone adiacenti, era esiguo l'importo che andava a finire alle casse dei Comuni. In questo momento però è in corso una diatriba ed è stata sollevata una causa dai Comuni. Vi dico che è importante, perché sono Comuni che sono stati danneggiati dalla struttura aeroportuale: se si riuscisse a ripristinarla, visto che si chiama ancora «addizionale comunale», non sarebbe male.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. Va bene, ci ragioneremo assieme.

Sulla questione dei sei mesi, senatore Briziarelli, era un emendamento della Lega: abbiamo quindi accolto una proposta emendativa delle opposizioni legata all'argomento. Dopodiché, a prescindere da questo, l'inserimento dei sei mesi come obbligo di restituzione non era proposto soltanto dalla Lega. È evidente che stiamo parlando di prestiti verso un'azienda che ha un grosso problema di liquidità di cassa e di conto economico negativo, quindi di EBITDA negativo.

Il commissario, nell'ambito della procedura, ha come primo elemento quello di tutelare i creditori, quindi certamente farà il possibile per tutelarli tutti, non solo lo Stato, che ha un credito per altro prededucibile. Ovviamente più è appetibile il perimetro aziendale in cessione, più è possibile che il prezzo d'acquisto sia alto e che sia fatta una proposta commerciale alta. È chiaro che non stiamo parlando dell'allocazione di risorse in titoli di Stato, che danno la certezza di essere rimborsati, ma di un prestito che ha come finalità quella di continuare a volare. Quando si parla dei costi che lo Stato ha dovuto sopportare per mantenere in vita Alitalia, non dimentichiamoci anche che sono costituiti da reddito per oltre 10.700 famiglie e che molte parti di quei costi sono tasse che quelle famiglie hanno

versato e capacità di spesa che hanno avuto. Non fermiamoci esclusivamente su quanto lo Stato ha messo, ma so che non era su questo il suo ragionamento, senatore Briziarelli.

I commissari non si sono dimessi perché hanno preso atto di non farcela; con grande responsabilità e un gesto che ho apprezzato moltissimo, quando è intervenuto un nuovo Ministro, si sono rivolti a lui dicendo che c'era bisogno di discontinuità. Si era infatti esaurita quella fase della procedura che era iniziata a valle della scadenza del 31 ottobre 2018, che poi ha portato all'obiettivo di un'offerta inderogabile d'acquisto, con scadenze via via spostate, fino ad arrivare all'ultima, che credo fosse al 21 novembre 2019. Quella procedura si è esaurita per mancanza di un'offerta. Quindi il mercato non ha risposto a quella procedura e a quel punto i commissari mi hanno detto che c'era bisogno di discontinuità, perché altrimenti sarebbe stata, di fatto, una ripetizione. Quindi hanno messo a disposizione il loro mandato. Ho inteso accogliere la loro proposta. Ad oggi, i commissari non hanno ricevuto un centesimo e ciò vale sia per l'ultimo nominato, che credo sia l'avvocato Discepolo, sia per chi, come il professor Laghi e il professor Paleari, era da più tempo nella struttura commissariale. Non hanno ricevuto un centesimo, neanche di acconto.

Ricordo che i compensi dei commissari straordinari sono previsti da una norma di legge e da un decreto ministeriale del 2016 che le dà attuazione e quindi non c'è discrezionalità. Poi si può discutere sulle forbici e sui *range*, ma la norma che determina il compenso è appunto una norma e non dipende dalla singola volontà di volta in volta espressa da un Ministro o da un direttore generale del Ministero determinare quale sia il compenso dei commissari. Credo che si debba fare comunque un ragionamento, perché è chiaro che il compenso di un commissario straordinario è legato al volume d'affari della gestione commissariale e fare il commissario per la più piccola delle società ammesse all'amministrazione straordinaria è ben diverso che farlo dell'ILVA o dell'Alitalia, perché queste ultime hanno grandi volumi d'affari. L'impegno è totale sia in un caso che nell'altro e inserire nella norma un tetto massimo al compenso è un ragionamento che magari faremo insieme. Nessun commissario straordinario però ha ricevuto un compenso a *forfait*, perché lo ha voluto un Ministro, né io mi sognerei di farlo. Non lo ha fatto nessun altro Ministro prima di me, di nessun colore politico.

È stato chiesto dove si taglia se non si tagliano i costi del personale. In parte ho risposto in precedenza, nel senso che deve essere fatta un'analisi puntuale delle rotte e delle tratte. Ovviamente c'è qualche documento in tal senso in *data room*, connotato da una certa riservatezza, ma posso dirvi che vi sono delle tratte che hanno un costo. Ne parlavo con il dottor Zeni la scorsa settimana: non è detto però che valutare la redditività di una tratta singola sia il modo giusto per decidere se tenerla o meno, perché magari stiamo parlando di una tratta di feederaggio verso un'altra destinazione. Ad esempio, la tratta Orio al Serio-Roma potrebbe essere in rosso in un determinato orario, ma magari dei trenta passeggeri che sono a bordo, venti andranno poi a New York. Se elimino quella tratta

non avrò più neanche i venti passeggeri diretti a New York. Questo solo per dire che è un settore molto complesso e molto tecnico. I trasporti sono una scienza: lo dicevo quando parlavamo di TAV e lo ripeto quando parliamo di trasporto aereo. I trasporti sono una scienza ed è giusto che ne parli chi fa quel mestiere.

Confermo poi la laicità del Governo nella scelta del *partner* tecnico. L'ho già dichiarato e lo ribadisco: vi sono aspetti della *partnership* commerciale proposta da Lufthansa davvero molto interessanti, ma non è mai stata fatta una proposta di partecipazione in *equity*. Dall'altra parte è stata proposta una piccola partecipazione in *equity* di Delta Air Lines, ma forse – questo mi viene detto da chi ne sa di più – con un'offerta meno attraente dal punto di vista commerciale, che però può essere ovviamente migliorata. Sarà cura del commissario straordinario interloquire con queste società, come sta facendo dal primo giorno e come ha fatto con Ferrovie.

A tal proposito ritengo, come mi pare abbia detto anche il senatore Mallegni, che l'integrazione e l'intermodalità del trasporto siano un valore assoluto. Pensare che un passeggero, che si imbarca a New York per andare a Firenze, possa sbarcare all'aeroporto di Fiumicino, poi prendere l'Alta velocità per arrivare a Firenze e trovare le valigie già in albergo, è un'offerta di grande interesse. Questo oggi è tecnicamente possibile, non con un grande sforzo, ma con un'integrazione modale tra il treno e l'aereo. Credo dunque che sia un'offerta di grande interesse, pur con alcune criticità rispetto ad eventuali regole *antitrust*, perché chiaramente la compresenza di aereo e treno in alcune tratte può ingenerare una situazione di eccessivo controllo del mercato sulla singola tratta. Questa offerta deve essere valutata con attenzione. A tal proposito voglio ringraziare pubblicamente, come ho fatto in più occasioni, Gianfranco Battisti, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane, per l'impegno che ha profuso per trovare una soluzione per Alitalia, credendoci in modo serio, anche se non c'è riuscito, ma assolutamente non per un suo demerito. Credo che il percorso di approfondimento di quel piano industriale vada mantenuto come valore. È fondamentale ed importante ripartire da ciò che pensava Ferrovie dello Stato.

È un valore a prescindere dalla soluzione che si troverà per Alitalia e dalla composizione dell'*equity*, che poi sarà la *newco* costituita, e a prescindere che sia presente o meno lo Stato, perché non costituisce un problema, anche nel caso di una nazionalizzazione temporanea. Peraltro la Commissione europea ha sempre detto che la partecipazione pubblica in qualsiasi azienda non è un problema se sottostà alle regole di mercato, cioè se lo Stato si fa in qualche modo imprenditore, soggiace alle regole del mercato, senza ottenere agevolazioni da se stesso, mentre il problema ovviamente si crea se lo Stato, oltre ad essere partecipe, si autoagevola nel libero mercato. Ciò premesso, a prescindere dalla composizione dell'*equity*, è un valore che in futuro ci possano essere accordi di intermodalità tra ferro e aereo, a prescindere dal fatto che Ferrovie dello Stato partecipi o meno alla costruzione della *newco*.

BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)*. Manca la risposta a una domanda.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. Mi sembra di aver risposto a tutte le sue domande.

BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)*. Non so se è un'amnesia selettiva o deriva dalla dicotomia tra la sua posizione e quella del ministro De Micheli.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. Non c'è dicotomia. La dicotomia sarebbe nel dire «proviamoci» o «non proviamoci»: quella sarebbe preoccupante. Non è dicotomia quella di proporre soluzioni alternative.

Eserciterò il mio ruolo di vigilante e quindi autorizzerò ciò che vorrà fare il commissario, dopo un dibattito che faremo nel Governo. Sarà pertanto il commissario, con la sua capacità, la sua competenza e con la struttura che ha a disposizione, a farci capire che la strada che avrà deciso di percorrere è la migliore per rilanciare Alitalia.

BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, con il massimo rispetto e garbo e in punta di fioretto, come è stato fatto finora, è vero che il commissario consiglia, ma se il Governo dà un messaggio, anche sulla linea delle partecipate e sulla linea della strategicità, è un conto: in un quadro del genere diventerebbe residuale dire che non esclude un controllo straniero. Se invece quell'indicazione da parte del Governo non c'è, allora magari il commissario si sente più libero nel fare una valutazione differente. Era su questo punto che bisognava capire se la posizione del ministro De Micheli in Commissione era espressa a titolo personale o rappresentava la posizione del Governo sul non escludere un controllo straniero. Questa era la domanda.

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico.* Sul non escludere una partecipazione di compagnie straniere e di soggetti stranieri, è giusto non escluderla, anche perché, tra gli interlocutori che citavo prima, c'è Lufthansa, c'è Air France-KLM e c'è Delta Air Lines che fa parte del gruppo ed è nella stessa alleanza. C'è una partecipazione.

Nella costituzione del gruppo che si pensava non c'era certamente una maggioranza di capitale straniero, posto che Delta avrebbe investito un ammontare rappresentativo di circa il 10 per cento del capitale. Dopodiché, se dovesse esserci una offerta di acquisto in particolare, sarà il commissario a illustrarla e il Governo ad autorizzarla. Non farò forzature rispetto al dialogo, ma sono disponibilissimo a tornare qui in audizione, anche perché mi trovo molto bene, in qualsiasi momento lo riteniate opportuno per illustrarvi il percorso che stiamo facendo. Rispetto a qualsiasi novità mi impegno a tornare.

RUFA *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, pongo una domanda veloce: vorrei avere contezza delle sigle sindacali che il commissario non ha incontrato. Forse ha incontrato solo i *big*?

PATUANELLI, *ministro dello sviluppo economico*. La convocazione fatta al MISE, in Sala degli Arazzi, ha riguardato tutte le sigle sindacali ed eravamo presenti io e il commissario appena nominato. Di tale incontro è anche disponibile un verbale.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il ministro Patuanelli per la disponibilità e il contributo ai lavori della Commissione, dichiaro conclusa la procedura informativa in titolo.

I lavori terminano alle ore 19,45.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 2,00