



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 31

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI GRAZIANO DELRIO SULLA CRISI E IL COMMISSARIAMENTO DI ALITALIA – SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A.

312^a seduta: martedì 16 maggio 2017

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E

**Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio
sulla crisi e il commissariamento di Alitalia – Società aerea italiana S.p.A.**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 19 e <i>passim</i>
BORIOLI (PD)	19
CIOFFI (M5S)	17
CROSIO (LN-Aut)	13
DELRIO, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 19
FILIPPI (PD)	11
MUCCHETTI (PD)	17
RANUCCI (PD)	16
* SONEGO (Art.1-MDP)	14

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: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Articolo 1 – Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas, Riscossa Italia): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Interviene il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio sulla crisi e il commissariamento di Alitalia – Società aerea italiana S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio sulla crisi e il commissariamento di Alitalia.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il Resoconto stenografico.

Onorevoli colleghi, questa mattina ho avuto modo di parlare con i vertici di Alitalia per chiedere un'audizione. Da parte loro c'è stata la massima disponibilità: ci comunicheranno prossimamente alcune date, cosicché la Commissione possa scegliere quando audirli.

Ringrazio il ministro Delrio per aver accolto il nostro invito e gli cedo immediatamente la parola, comunicando ai colleghi che il Ministro dovrà lasciarci alle ore 15,15 per altri impegni.

DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, quella di Alitalia è una crisi che, come sapete, dura da diversi anni. Stiamo parlando di una compagnia privata, che quindi ha piena responsabilità rispetto allo sviluppo dei suoi piani di ristrutturazione e della sua prospettiva. È un'azienda, quindi, completamente autonoma, che tuttavia riveste un carattere strategico che non sfugge a nessuno nel panorama del Paese.

La crisi di Alitalia va inserita e contestualizzata anche in un'analisi più ampia del mercato del trasporto aereo di questi ultimi anni, che non va dimenticata. Non siamo di fronte ad una delle tante crisi di settore: siamo in un momento in cui la gran parte dei vettori guadagna, si espande, investe, ragion per cui si tratta della crisi specifica di un'azienda che, almeno a nostro modo di vedere, come abbiamo sempre sostenuto, ha semplicemente sbagliato le strategie aziendali, o meglio non ha messo in pratica con decisione le strategie aziendali che aveva annunciato. Soprattutto,

non l'ha fatto in un mercato come quello aereo in continua espansione, dove abbiamo superato i 164 milioni di passeggeri (+4,8 per cento nel luglio 2106), con un mercato turistico in grande espansione; e non lo ha fatto in Italia, dove il numero di voli per abitante è sempre stato ed è uno dei minori in assoluto. Il nostro è, quindi, un Paese con grandi potenzialità di sviluppo del trasporto aereo, non solo di turismo, ma anche di voli interni.

Solo per dare un'idea, nel 2005 Alitalia aveva 30 milioni di passeggeri; nel 2015 sono diventati 23 milioni; ne aveva 30 milioni anche easyJet nel 2005 e nel 2015 quasi 70. Ryanair da 33 milioni di passeggeri è passata a oltre 100; Lufthansa da 50 milioni è passata a 107; KLM-AirFrance è passata da 70 a 90 milioni. Tutte le compagnie aeree hanno avuto in questi dieci anni un'espansione; l'unica che ha avuto una contrazione è stata Alitalia.

Nel 2007 Ryanair aveva il 12 per cento del mercato e Alitalia insieme a Airone aveva il 30 per cento, mentre easyJet aveva solo il 5 per cento del mercato. La quota di mercato nel 2015 vede Ryanair primo operatore in Italia con il 23 per cento e Alitalia con solo il 18 per cento. Quindi, c'è stata un'inversione completa. Sono cresciuti molto anche altri vettori come Vueling e easyJet, per esempio, ma c'è stata una mancata interpretazione della dinamica di mercato. Solo sul mercato nazionale Alitalia mantiene il 42 per cento. Quindi, siamo di fronte ad una vicenda da considerare in questo contesto di crescita complessiva del mercato.

Ovviamente io vi do le notizie in qualità di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tralascio altri aspetti.

Quindi, Alitalia ha un'importanza rilevante sul mercato nazionale ed è difficile (come qualcuno ha esortato a fare) far fallire una compagnia che detiene il 41 per cento del mercato nazionale. Significherebbe perdere tantissime connessioni; non c'è nessuno, oggi, in grado di sostituire con gli aerei a terra un traffico di questo tipo.

Vorrei ricordare che la connettività aerea è uno dei principali fattori di sviluppo economico dei territori; tutte le connessioni sono potenziali vettori di sviluppo economico. Un aumento del 10 per cento della connettività aerea in un territorio, secondo le stime dell'Unione europea, determina un aumento dello 0,5 per cento del PIL *pro capite* in quel territorio. Peraltro, stiamo lavorando con l'Unione europea per realizzare, dopo lo spazio ferroviario unico, anche lo spazio aereo unico, per avere una dimensione unica di regolazione. Insomma, la connettività è un elemento assolutamente decisivo; l'aver o meno voli non è un fattore a sé stante.

Un'altra questione che cerco di sottolineare sempre è che la vicenda Alitalia va contestualizzata anche nel nostro Paese. Questa Commissione ha licenziato il Piano nazionale degli aeroporti che mostra come l'Italia abbia una peculiarità, essendo fatta di tanti piccoli scali (una quarantina). Tale caratteristica tutta italiana da un lato è una debolezza rispetto agli altri Paesi perché è ovvio che non si lavora su pochi *hub* molto forti, capaci di infrastrutturarsi anche autonomamente e di offrire servizi di altissima qualità, ma nello stesso tempo, dal mio punto di vista, è un'opportunità,

oltre che un rischio. È vero, infatti, che essere piccoli vuol dire essere più deboli, ma è altrettanto vero che, se i piccoli sono capaci di fare rete, la capillarità della diffusione delle strutture aeroportuali italiane può determinare, per i motivi che dicevo prima, una capacità di sviluppo dei territori molto più diffusa e più ampia. È chiaro che, da un punto di vista generale, basterebbe avere l'aeroporto a due ore di distanza per essere dentro alla connettività vera; ma vi sono situazioni, nella storia italiana, di grande promozione dell'economia del territorio anche da aeroporti assolutamente minori. Penso a Trapani, laddove c'è l'aumento del traffico aereo; penso ad Alghero, che attualmente ha determinati problemi, ma nel momento in cui registrava voli molto frequenti aveva uno sviluppo turistico molto importante.

C'è quindi una peculiarità italiana che non riguarda solo pochi *hub* ma un sistema diffuso che, come ho più volte detto in questa Commissione, aspiriamo a dotare di una certa robustezza anche nella trattativa con i vettori aerei, mirando a creare reti: le reti degli aeroporti in Puglia, le reti in Calabria, con il nuovo progetto che abbiamo fatto, e in Sardegna tra gli aeroporti sardi. Lavoriamo per un'implementazione industriale degli aeroporti. Anche sulla Sicilia abbiamo tentato e stiamo tentando di trovare sempre maggiori sinergie. Il tutto, ovviamente, in accordo con le Regioni.

Alitalia sta dentro un mercato con grandi potenzialità di sviluppo, ma al contempo molto competitivo. Tale competitività molto forte deriva, da un lato, dalla presenza delle *low cost* e, dall'altro lato, dal fatto che tutte le grandi compagnie aeree hanno fatto importanti investimenti. D'altra parte, sono comparse sulla scena anche le grandi compagnie del Golfo che, avendo grandi disponibilità finanziarie, hanno messo in campo una capacità di investimento, e quindi di offerta di servizi, molto maggiore.

È stato molto spesso detto anche dagli ex dirigenti di Alitalia che uno dei problemi della crisi è rappresentato dalla penetrazione delle *low cost* nel mercato italiano. Ora, è vero che le *low cost* hanno avuto una maggiore penetrazione nel nostro mercato per le caratteristiche di cui sopra, per la diffusione degli aeroporti, ma è altrettanto vero che l'espansione delle *low cost* è un fenomeno che riguarda tutti i Paesi europei. Tanto è vero che Lufthansa o altre compagnie hanno gemmato compagnie *low cost* per poter resistere alla concorrenza delle *low cost* e occupare *slot* e spazi negli aeroporti. Quindi, il tema dei voli *low cost* è un tema che può diventare di concorrenza sleale solo nel momento in cui non ci si muove secondo regole stabilite.

Nel 2013 il Governo varò un decreto in cui impose agli operatori aeroportuali di fare bandi a evidenza pubblica nel caso mettessero incentivi o stimoli alle connessioni (e questo viene fatto regolarmente). Quindi, se questa situazione prima era vera, dal 2013 non lo è più. In secondo luogo, l'Unione europea consente, usando il *Market operation test* (MOT), alle Regioni che intendono promuovere il turismo, le connessioni e l'economia del territorio di mettere a disposizione incentivi per questo motivo anche ai vettori aerei.

Quindi, poiché le cose avvengono nel rispetto della normativa italiana e nel rispetto del *Market operation test* europeo, non vi è in nessun modo un'alterazione della concorrenza, perché le offerte vengono fatte a tutti. Il fatto che Ryanair abbia smesso di volare su Alghero non ha comportato che Alitalia abbia riempito i suoi *slot*. Semplicemente, ha comportato che sono crollate dell'80 per cento le connessioni tra Alghero e il resto del mondo. Se domattina Ryanair o easyJet smettessero di connettere Napoli, l'incremento del turismo e del flusso dei passeggeri che voi avete osservato a Capodichino (che è uno degli aeroporti meglio funzionanti d'Italia e ha una crescita imponente) ne risentirebbe, non è che questo migliorerebbe l'economia o il turismo di Napoli. Tutti si chiedono perché arrivano tanti turisti a Napoli: provate a guardare gli arrivi aerei, gli arrivi via treno e gli arrivi via nave. È evidente che questo è il punto.

Quindi, non è che Alitalia è in grado di mettere aerei a disposizione, perché Alitalia, nel corso degli anni, ha ridotto la sua flotta. Il suo problema è che il mercato è diventato più competitivo e sono stati venduti gli *slot* più redditizi come, per esempio, la Roma-Catania. Sono state fatte scelte in passato e ovviamente non è che tutto sia attribuibile a questo *management*. Anzi, il *management* degli ultimi due anni non ha fatto questo tipo di azioni, se si escludono un paio di connessioni come quella Roma-Londra. Francamente, infatti, non si capisce che senso avesse per la compagnia cedere ad Etihad queste rotte.

Il punto è che non esiste un problema legato al fatto che Alitalia viene espulsa dal mercato. Esiste il problema che Alitalia non riesce a coprire gli spazi di mercato e allora Lufthansa, Air France, KLM e tutti gli altri operatori, nel momento in cui si aprono spazi, cercano di occuparli: e sono riusciti a farlo mentre Alitalia, semplicemente, non lo ha fatto. E questo punto lo dimostra benissimo, secondo me, tutta l'evoluzione del traffico aereo negli aeroporti italiani e l'evoluzione del traffico aereo internazionale.

Un altro elemento della questione Alitalia è che tra il 2007 e il 2015 si è dimezzato il mercato aereo Roma-Milano: sostanzialmente, si sono perse il 43-44 per cento delle connessioni. Inoltre, l'Alta velocità ferroviaria è ovviamente un fattore di concorrenza che in Italia è particolarmente pesante rispetto ad altri Paesi. Noi ci lamentiamo molto della quantità di ore che si impiegano per raggiungere Reggio Calabria da Roma ma attualmente, pur in assenza dell'ultimo livello di potenziamento (che spero finiremo nel 2017-2018), è molto minore il tempo che si impiega per andare da Roma a Reggio Calabria del tempo che si impiega per andare da Monaco a Berlino, con un chilometraggio che è più o meno identico: anzi, quello da Roma a Reggio Calabria è un po' maggiore. Questo per dire che l'Alta velocità è una esperienza tipicamente italiana ed è un fatto positivo fare in tre ore la tratta Roma-Milano, essendo in centro. Esistono, quindi, fattori che dipendono dalle scelte che fanno i *manager* ma anche fattori che dipendono dalle dinamiche complessive. Qualcuno dice che il Governo italiano doveva adottare una strategia per impedire questa cosa, ma io non credo che fosse ragionevole per il Governo italiano non inve-

stire sull'Alta velocità. Anche perché – ripeto – Alitalia è un'azienda privata e, quindi, non si capisce come le strategie di un Paese possano essere determinate dal beneficio del protezionismo su un'azienda privata.

Un altro elemento che è stato molto messo in circolo è la tesi secondo cui la crisi di Alitalia dipenderebbe, ad esempio, dalla mancanza di un vero *hub*, cioè dal fatto che Fiumicino non sia completamente dedicato ad Alitalia. Fiumicino, dal 2000 quando aveva 20 milioni di passeggeri, nel 2015 ne ha oltre 40 milioni. Voi capite bene che, con una crescita di questo tipo, per i motivi di cui sopra, e nel momento in cui gli aeroporti si dotano di infrastrutture come il nuovo *terminal* che abbiamo appena inaugurato, non è possibile riempirlo con Alitalia. È chiaro che, se si tratta di una compagnia molto robusta, molto in espansione e che conquista mercato, allora gli spazi li occupa. Anche questa mi sembra una motivazione, francamente, molto poco corretta.

Alitalia parte poi da una sua debolezza intrinseca. Dal 2009 in poi, Alitalia non chiude mai in utile e negli ultimi quattro anni ha realizzato perdite stimate intorno ai 2 miliardi di euro. Quindi, è partita con un grande *handicap*, nonostante le numerose ristrutturazioni e i numerosi provvedimenti di cassa integrazione.

Qual è l'analisi che noi abbiamo sempre fatto con gli azionisti del gruppo? L'analisi è stata sempre questa: Alitalia ha alcuni problemi. Il primo è che si porta dietro costi sull'approvvigionamento di carburante, con questi derivati e questi *hedge* sui costi del carburante; si porta dietro contratti di *leasing* molto onerosi; ha il problema di una flotta non moderna, che non ha una capacità di carico paragonabile alle ultime generazioni di aerei acquistati dalle altre compagnie. Ha un costo del lavoro che oggi è in linea con quello delle principali compagnie europee; non è un costo del lavoro superiore e, quindi, questo non è mai stato, e non è, il problema principale di Alitalia in questo momento.

Bisognerebbe dunque analizzare in maniera più accurata da dove dipenda la sua debolezza intrinseca. Nella nostra analisi tale debolezza è, semplicemente, il mancato aumento dei ricavi. È vero quanto ho detto sui costi che vi ho riportato (il *leasing*, il costo del carburante e qualche altro pasticcio) ma il vero tema è che, a differenza degli altri, Alitalia non aumenta i suoi ricavi. Tanto è vero che il *break-even*, che nel 2017 era previsto grazie ad un aumento dei ricavi di oltre 400 milioni, non solo non è avvenuto ma li abbiamo addirittura persi. Quindi, c'è un delta esagerato.

Perché non c'è aumento dei ricavi? Perché Alitalia ha, in generale, un *load factor* molto basso, con una media del 76 per cento, che è un valore più basso anche di quello raggiunto dalle compagnie ferroviarie. Il *load factor* di Alitalia, che negli aerei è un fattore decisivo, è pari al 75 per cento nel domestico e al 77 per cento in intercontinentale. Dati che stavano migliorando nell'ultimo periodo, ad onor del vero, ma storicamente siamo su questi livelli. Il *load factor* di Ryanair è pari a 94 e quello di easyJet a 92. Quindi, c'è una distanza molto importante tra Alitalia e le altre compagnie e perdere 16-17 punti percentuali rispetto alle compagnie

low cost sulle tratte interne è un elemento significativo di riduzione dei ricavi.

Un altro elemento che noi vediamo e che rappresenta un secondo errore strategico (che peraltro era molto chiaro ed è sempre stato molto chiaro fin dal 2009; come dicevo all'inizio, infatti, secondo noi le strategie sono molto chiare ma purtroppo nessuno ha avuto la forza o il coraggio di implementarle davvero) è che Alitalia si è concentrata di nuovo sul traffico domestico: dei 23 milioni di passeggeri di Alitalia, quasi 12 sono sul mercato domestico. Solamente 7 milioni e 900 mila passeggeri sono sul mercato internazionale e solamente 2 milioni e 300 mila sono sul mercato intercontinentale.

Il famoso progetto che nel 2014 fu annunciato da Etihad, di far diventare Alitalia una compagnia di lusso per i voli di lungo raggio, per i voli di lunga percorrenza e intercontinentali, perché queste sono mete desideratissime, non si è mai realizzato. Questo spostamento di mercato dalle rotte a breve raggio, dal domestico, alle rotte di lungo raggio non è avvenuto. E siccome le rotte a lungo raggio hanno un ricavo medio molto superiore alle rotte a breve raggio, questa è una delle cause principali per cui non si è verificato l'aumento dei ricavi.

Quindi, c'è stato e c'è un problema di offerta, di disponibilità, di connessione e di aumento di connessioni. Si era detto che per farlo, occorre acquistare aerei e, per acquistare aerei ovviamente bisogna avere i fondi, investire quantità di denaro importanti e rinegoziare i contratti di *leasing*.

Abbiamo avuto una serie di discussioni, anche piuttosto crude, con l'amministratore delegato di Etihad, che sosteneva che il problema di Alitalia fosse tutto nel fatto che il Governo italiano non stava investendo abbastanza nella promozione del turismo: non mi pare che questo sia il problema fondamentale. Negli ultimi tempi sono stato in Cina, in Iran e in Vietnam per promuovere il sistema di trasporti italiano; il problema che noi abbiamo è che non c'è l'offerta, non la domanda. Oggi i collegamenti con la Cina potrebbero essere molto, molto superiori e la mia ambizione è di farli diventare molto, molto superiori a quelli attuali, perché ce n'è assolutamente bisogno e richiesta. Da un punto di vista generale, quindi, non è vero che Alitalia soffre a causa di strategie sbagliate del turismo italiano; semplicemente dipende dal fatto che gli aerei per il medio e il lungo raggio non hanno una capienza adeguata, che diano un margine medio di guadagno per volo e un ricavo medio per passeggero comparabile a quello delle grandi compagnie internazionali: questo è il punto decisivo.

Voi sapete che l'ultimo bilancio del 2015 si è chiuso con 260 milioni di euro di liquidità (che poi in realtà erano più di 400 milioni, perché c'erano alcune plusvalenze); alla fine dell'anno ci hanno informato di una grave crisi di liquidità di Alitalia. Stante l'analisi che vi ho riferito – ci sarebbero molte altre cose da dire, ma ho cercato di riassumere – abbiamo chiesto ad Alitalia e ai suoi azionisti di non dare la partita per persa, ma di provare a presentare un piano di rilancio complessivo.

Nel 2014 vi sono state le negoziazioni con il *partner* Etihad, scelta che io difendo, perché se non ci fossero state avremmo avuto la crisi

già allora, molto profonda nei tagli e molto peggiore. Etihad, a mio avviso, aveva tutte le caratteristiche per portare Alitalia fuori dal *tunnel* e con le scelte manageriali giuste ci sarebbe riuscita.

Dopo che ci hanno informato della grave crisi di liquidità, abbiamo chiesto agli azionisti di mantenere gli impegni. Come sapete, gran parte del capitale di Alitalia, dopo l'uscita dei «capitani coraggiosi», è tenuto dalle banche e da Etihad. Sapete altresì che non si può oltrepassare la quota-soglia del 49 per cento, anche se, onestamente, devo dirvi che le numerose discussioni che ho avuto con la commissaria europea Bulc e gli altri miei colleghi dimostrano che questa soglia ormai è anacronistica, obsoleta; tuttavia, la sua revisione avverrà a livello europeo e sarà, probabilmente, una delle proposte della commissaria, come abbiamo già detto in numerosi Consigli dei ministri dei trasporti. Il problema della soglia del 49 per cento rappresenta, ovviamente, un limite anche per l'investitore straniero, perché dovrebbero proporzionalmente investire denaro anche gli altri azionisti.

Complessivamente, quindi, nell'equilibrio tra i due azionisti, si è deciso di cercare di fare un piano di riduzione delle perdite e di stabilizzazione della situazione, al fine di avere le caratteristiche e le potenzialità per trovare ulteriori *partner* che volessero investire in maniera massiccia, in quanto le banche, ovviamente, non si sentono investitori di settore. È stato preparato un piano industriale, che è stato poi presentato agli azionisti e asseverato; gli azionisti, sulla base di quel piano industriale, avevano preso l'impegno, come immagino vi abbia già spiegato il ministro Calenda, di capitalizzare un investimento complessivo tra linee di credito per quasi 2 miliardi di euro.

Il piano industriale era approvato dagli azionisti e prevedeva un taglio dei costi per 160 milioni di euro, che non gravava sul personale se non per un terzo. Erano previste riduzioni di stipendio dell'8 per cento, ma, durante la negoziazione, si è preso l'impegno, dopo due anni di Ebitda positivo, di ridiscutere l'accordo, quindi i tagli erano considerati a scadenza. È vero, però, quello che dicono i lavoratori, ossia che l'8 per cento di riduzione, in realtà, avrebbe intaccato la quota fissa, ma che poi ci sono una serie di altre componenti dello stipendio che vengono toccate dal taglio, che quindi avrebbe comportato una riduzione complessiva maggiore.

Oltre alla riduzione dello stipendio del personale di volo, c'era, come sapete, un progetto di riduzione del personale di terra (che è una delle anomalie della struttura di Alitalia: Alitalia ha ancora troppo personale di terra rispetto alle altre compagnie analoghe) di 1.300 unità, che durante la negoziazione siamo riusciti a portare a 980.

Il piano industriale di Alitalia inizialmente prevedeva che vi fosse la dismissione dell'*asset* della manutenzione; invece, alla fine, anche questo punto fu discusso e riuscimmo a mantenere questo settore all'interno.

Il piano non prevedeva uno sviluppo di rotte aeree, mentre al termine della negoziazione tra Governo e azienda si riuscì a ottenere anche un modesto aumento degli investimenti per le connessioni.

Alla fine, si è raggiunto una specie di equilibrio, con un verbale di preaccordo, che è stato sottoposto, per volontà dei sindacati, al giudizio dei lavoratori, e conoscete l'esito del *referendum*.

L'impegno del Governo in questi mesi è stato volto a: convincere gli investitori a continuare ad investire in Alitalia; cercare di fare in modo che questo piano industriale fosse meno pesante possibile per i lavoratori e per gli operatori; mantenere il più possibile l'integrità dell'azienda, conservando la manutenzione e altri settori all'interno dell'azienda stessa.

Anche adesso, dopo la strada intrapresa con l'operazione dei commissari, che stanno lavorando al piano di risanamento di Alitalia in base alle linee guida che vi ho già detto (rinegoziare i contratti di *leasing*; rinegoziare i contratti di carburante; rivedere alcuni aspetti dei contratti e così via), e dopo l'annuncio della pubblicazione del bando per la raccolta delle manifestazioni di interesse, rimango convinto che la vera operazione che occorre fare è quella di non frazionare Alitalia, di non venderla a pezzi o ad *asset*, ma di mantenerne l'unitarietà industriale.

Il cronoprogramma prevede, in questa prima fase, già da mercoledì, la pubblicazione dell'invito a manifestare interesse, con la predisposizione della *dataroom* in cui inserire tutti i dati a disposizione di chi li vuole. Vi sarà, poi, entro giugno, una seconda fase per l'analisi delle manifestazioni di interesse e la selezione dei soggetti interessati. Si pensa di ricevere, entro luglio, al massimo a metà agosto, le proposte non vincolanti relative al programma di amministrazione straordinaria e, invece, entro settembre, quelle vincolanti.

Cerchiamo, quindi, di rispettare i sei mesi che ci siamo dati e che consentono al finanziamento di 600 milioni di euro che abbiamo erogato di essere adeguato, includendo anche la garanzia che è stata richiesta immediatamente dalla IATA di 128 milioni di euro a protezione dei viaggiatori. Si tratta di una garanzia, che è stata contabilizzata, a protezione dei viaggiatori che hanno già acquistato i biglietti Alitalia e che noi invitiamo ad avere fiducia nel fatto che l'azienda continuerà a volare e a ragionare del suo futuro. I tre commissari stanno ragionando anche su una bozza di piano industriale.

Il 5 maggio abbiamo anticipato un importo di 240 milioni di euro. Ovviamente l'amministrazione straordinaria consiste, per il Governo, nel salvaguardare un'azienda che viene ritenuta fondamentale per il Paese, con oltre 10.000-12.000 dipendenti e con un indotto stimabile in 20.000 persone, che non si può buttare all'aria così (peraltro l'amministrazione straordinaria è un atto dovuto e non un atto discrezionale, in queste condizioni), cercando di garantire i diritti degli utenti, con quasi 5 milioni di biglietti già venduti o prenotati, e di avviare un risanamento di quegli *asset* fondamentali di cui vi ho detto; se tale risanamento fosse stato avviato subito, forse non saremmo qui oggi a discutere.

È necessario anche consentire un'adeguata capacità di negoziazione da parte dei commissari con potenziali acquirenti che auspicabilmente in questo settore continuano a credere e pensano, esattamente come ci ha creduto Etihad, che Alitalia sia un marchio con grandi potenzialità e

con grandi opportunità di sviluppo. Sono cose che anche io credo personalmente. Ovviamente bisogna avere le disponibilità finanziarie per rilanciare Alitalia, non è un'azienda che si può rilanciare galleggiando, perché ci vogliono investitori che ci credano davvero. Credo che la gestione di questi sei mesi potrà consentirci di valutare tutte le offerte – se ve ne saranno ovviamente, ma io sono sicuro che ve ne saranno – che siano in grado di rilanciare il posizionamento di Alitalia.

Il Governo non crede che la strada sia quella della nazionalizzazione o quella di far entrare Ferrovie nel capitale di Alitalia; sono invece convinto che abbiamo bisogno di grandi campioni nazionali, anche statali, come li hanno gli altri grandi Paesi europei, in grado di svolgere un ruolo geopolitico e quindi geostrategico. Però i grandi campioni nazionali ci sono se fanno il loro mestiere, non se fanno il mestiere di altri. Quest'anno Ferrovie dello Stato ha prodotto centinaia di milioni di utile e ha prodotto un piano di investimenti che le ha consentito di diventare la principale azienda di investimento nel nostro Paese, cioè quella che investe di più. Abbiamo superato i 4 miliardi, avendo un aumento importante degli investimenti di RFI in quest'ultimo anno e mezzo, abbiamo potenziato gli investimenti complessivi del gruppo FS e abbiamo fatto per la prima volta un piano decennale per 93 miliardi di investimenti sulle reti regionali, sulle reti merci e sulle reti nei porti; c'è un piano in gran parte già finanziato, perché negli ultimi tre contratti di programma abbiamo stanziato 27 miliardi di euro. Impegnare Ferrovie dello Stato nel trasporto aereo, con tutta la complessità e la competitività del settore, a me sembra francamente irragionevole.

Mi sembra anche irragionevole che lo Stato si metta in testa di fare l'operatore aereo, nel senso che è vero che in questo momento Alitalia è decisiva, ma è anche vero che abbiamo tanti vettori aerei che possono sviluppare e che continuano a sviluppare la loro offerta anche sull'Italia. Quindi crediamo che il mercato sia in grado di offrire delle opportunità a questa azienda.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro.

FILIPPI (PD). Signor Presidente, vorrei subito manifestare un convinto apprezzamento per l'atteggiamento assunto da parte del Governo nella circostanza dell'emergenza. Ho ritenuto giusto, come ho già manifestato al ministro Calenda in occasione della sua audizione presso la 10^a Commissione, non aver accettato di scaricare la responsabilità del fallimento di Alitalia sui costi del personale e non aver accettato l'ennesimo piano industriale «farlocco». Rimane tuttavia a me incomprensibile come mai Alitalia, soggetto interamente privato, in cui si sono avvicinati – come sappiamo – diversi soggetti al *management* di vertice, non abbia mai cambiato sostanzialmente il *management* operativo, che a mio avviso è il vero responsabile del disastro. In una parola, Alitalia più volava e più perdeva; questo è il punto. È vero, signor Ministro, che non c'è stato un incremento dei ricavi, ma è anche vero che non c'è stato neanche un al-

lineamento (non dico una riduzione) dei costi rispetto alle altre compagnie di riferimento. Sono stati ampiamente sbagliati gli acquisti per le forniture, la turnazione dei velivoli e del personale in volo e i costi per la manutenzione; ma tutto questo purtroppo è acqua passata.

Signor Ministro, io la ringrazio davvero per la sua presenza, anche perché queste sono circostanze in cui, mi rendo conto, non ci si può sottrarre e in cui c'è solo da perdere, paradossalmente, anche in ragione delle attese che queste fasi possono suscitare. Cercherò allora – come mi è dovuto per ruolo, ma anche per convinzione – di evitare provocazioni, tipo auspicare il fallimento al posto di una lenta e costosa agonia, ma anche inutili velleitarismi, in qualche modo indicando quello che bisognava fare o che si dovrebbe fare. Mi vorrei limitare a porre tre domande a cui personalmente non riesco a trovare le risposte più giuste, ma che spero di riuscire a trovare attraverso l'interlocuzione con lei.

Le pongo la prima domanda in maniera molto seria, come l'ho posta già al ministro Calenda, avendo la sensazione di aver un po' urtato la sua suscettibilità. Probabilmente lei, da Ministro dei trasporti, è invece nelle condizioni di comprenderla più adeguatamente. Il nostro Paese ha ancora bisogno di una compagnia di bandiera o di riferimento? Lei ha parlato di carattere strategico, di crisi specifica non di settore e di altri elementi di analisi che condivido perfettamente. Glielo chiedo davvero in maniera aperta e non retorica, perché personalmente in passato ho accusato i precedenti Governi di soffrire di un certo strabismo nell'affrontare la questione di Alitalia, trattandola come un *asset*, quando io ho sempre pensato che gli *asset* siano le infrastrutture, cioè gli aeroporti. Io non credo – lo dico facendo ammenda – di essere stato pienamente nel giusto, perché credo che comunque una compagnia di riferimento privata costituisca un fattore importante dal punto di vista economico e anche un *asset*. Le chiedo pertanto di aiutarmi a capire questo aspetto e di dirci quanto meno qual è la riflessione al riguardo da parte del Governo. Il nostro Paese ha ancora bisogno di una compagnia di riferimento, lasciando da parte ogni elemento legato al protezionismo o, meno che mai, al fatto di reintervenire direttamente rispetto alla compagnia?

Seconda domanda: è pensabile che basti aspettare che qualcuno venga a bussare per rilevare una compagnia aerea praticamente fallita e mai risanata in tutti questi anni? E, se non basta, cosa pensa di fare il Governo? Possiede o pensa di costruire una propria *vision* e, conseguentemente, una *mission* da consegnare agli eventuali investitori? C'è un modello, un'idea di compagnia aerea che rientra negli auspici di una politica dei trasporti che il Governo intende perseguire?

Terza e ultima domanda. Anche lei giustamente – e io condivido questo aspetto – diceva che solo due sembrano essere i *core business* di una compagnia aerea, i quali peraltro sembrano tra loro in qualche modo inconciliabili, soprattutto per i diversi orientamenti necessari da dare alla struttura organizzativa dell'impresa. Mi riferisco ovviamente ai voli *low cost*, con un'alta integrazione modale, urbana o metropolitana, e ai voli intercontinentali di ampio raggio. Se fosse ipoteticamente nelle condizioni

di scegliere, secondo lei cosa occorrerebbe maggiormente al nostro Paese? Non mi dica entrambi, mi dica invece qual è l'elemento prioritario fra i due modelli. Quale dei due modelli di riferimento ritiene che possa essere maggiormente conformabile per una nuova, ennesima Alitalia?

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Ministro, lei oggi ha voluto ricordarci per ben cinque volte che Alitalia è una compagnia privata. Sembra quasi un tentativo di sfuggire alle proprie responsabilità. Lo dico con il sorriso sulle labbra, perché credo che in questo Paese nessuno, specialmente chi è venuto prima di lei, possa non sentirsi coinvolto in responsabilità (mi riferisco alla parte politica e non solo). Però credo che anche questo Governo ci abbia messo del suo. Io non sono assolutamente d'accordo con lei – ce lo siamo sempre detto nel corso degli ultimi anni – nel ritenere che Etihad fosse la compagnia giusta. Sicuramente è la compagnia giusta dal punto di vista economico, ma altrettanto certamente non lo è sotto il profilo aziendale. Questo non lo dico io, ma chi sa fare analisi serie sul trasporto aereo. Sappiamo benissimo che Etihad è troppo spesso subordinata alle visioni del padrone, dell'emiro che si alza la mattina e decide di cambiarne la strategia industriale, come spesso abbiamo visto fare. Ci è sembrato abbastanza bizzarro mettere in mano a Etihad una compagnia sofferente e con un profilo aziendale come quello di Alitalia. Ciò lo abbiamo detto, a suo tempo, al ministro Lupi. Ad ogni modo, non è questo l'aspetto che oggi voglio sottolineare di più.

Mi sembra abbastanza anacronistico arrivare in questa sede e dire che forse bisognava avere più voli intercontinentali e fare altre scelte. Ci siamo accorti oggi che il *load factor* falsato di Alitalia è pari al 76 per cento. Secondo noi è falsato, perché Alitalia non fa il 76 per cento ed è oltre i venti punti rispetto ai concorrenti in Europa. Questo è il dato drammatico che avrebbe dovuto accendere la lampadina rossa a chi gestiva la compagnia, ma anche al Governo e al Ministero di riferimento. Troppe volte abbiamo sottolineato in questa Commissione la nostra preoccupazione per le scelte fatte dai vertici di Alitalia con riferimento al piano industriale. Ce lo siamo detti. Dai resoconti stenografici emerge che abbiamo chiesto di avere contezza e chiarezza su alcune delle scelte che venivano fatte, che troppo spesso ci hanno lasciato allibiti.

Oggi tutti scrivono della scelta bizzarra di vendere i cinque pacchetti di *slot* dell'aeroporto di Heathrow, che è come vendere i gioielli di famiglia. Sono stati venduti i gioielli di famiglia perché servivano 60 milioni di euro per fare un contratto che prevede che in dieci anni gli *slot* a Heathrow vengano riaffittati. Questa ci è sembrata una cosa fuori di testa. Non sono solo io a pensarla così. Anche i vertici dell'ENAC lo hanno detto, ancorché sommessamente, perché anche loro non hanno il coraggio di fare certe scelte. Oggi, signor Ministro, cosa vuole che le dica? Credo che i tre commissari abbiano il profilo giusto, lo spessore tecnico e le capacità per fare il loro lavoro. Noi siamo però molto preoccupati. Su quale campo vogliamo giocare? Vorremmo che anche da parte vostra ci fosse un segnale molto forte ai commissari.

In campo internazionale, con il contratto capestro che è stato fatto (non da me) con AirFrance e Delta Air Lines, ci siamo giocati buona parte del mercato del Nord America. Vogliamo metterci a competere sul campo di gioco di Ryanair? Sarà molto difficile. Mi chiedo quale sia la direzione verso la quale vogliamo orientarci. Bisogna fare una scelta sconvolgente. Una cosa è chiara: usciremo massacrati e ci saranno morti e feriti. La speranza è che non tutto vada al massacro e alla svendita, e noi tifiamo in questo senso. Questa è la grossa preoccupazione che abbiamo, ma – ripeto – ci stiamo indirizzando su questo campo.

Il suo collega, ministro Calenda, ha detto che intende far fare una perizia sulla questione degli *slot* di Heathrow, sulla quale abbiamo presentato delle interrogazioni e vogliamo vedere chiaro. Noi promuoveremo anche delle azioni legali verso chi aveva la responsabilità. A mio modesto parere, infatti, a questo punto la questione merita più un'indagine, che una perizia.

Signor Ministro, noi concordiamo con la necessità del prestito ponte, di cui adesso leggeremo i termini (si tratta però di tecnicismi, ma va fatto, per evitare di lasciare a terra gli aerei). Detto questo, le chiediamo di essere più incisivo e determinato su cosa vogliamo veramente fare di questa compagnia. Io concordo con quello che le ha chiesto prima il Capogruppo del Partito democratico, che è anche quello che ha detto il suo collega: bisogna far volare la gente, senza interessarsi troppo se la compagnia sia di bandiera, oppure no. Deve interessarci non tanto il colore, ma che gli aerei volino dentro e fuori il nostro Paese.

Ripeto, mi amareggia il fatto che oggi recriminiamo l'esserci presi a spallate con Etihad, che diceva che non eravamo capaci di fare un piano del turismo. Io non ci credo. Etihad ci ha fregati, prendendo il meglio dei voli intercontinentali. Se mi è consentita l'espressione, Etihad si è pappata quello che c'era da pappare. Etihad ha preso anche degli *slot* e oggi ci troviamo con un pugno di mosche. Appureremo le responsabilità di tutto questo. Oggi non voglio fare il gufo, ma tifare perché non tutto vada al massacro, come sta avvenendo e come tutti stanno aspettando, come degli avvoltoi, per portarsi a casa *slot* e macchine.

SONEGO (*Art.1-MDP*). Signor Presidente, signor Ministro, desidero anzitutto esprimere apprezzamento per il lavoro svolto in questa fase emergenziale dal mio Governo. Sostengo il Governo ed è per questo che dico che è il mio Governo non solo in termini istituzionali, ma anche dal punto di vista politico. Valuto positivamente il contenuto del decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55. Ora si tratta di convertirlo con sollecitudine e il Parlamento dovrà fare la sua parte.

Per quanto riguarda il piano industriale, la parola oggi è ai tre commissari. Condivido le valutazioni svolte dal collega Crosio quando ha detto che i tre professionisti nominati hanno un profilo di rilievo e sono certo che faranno un buon lavoro.

Sono anche dell'opinione che vada fatta una qualche riflessione (che appartiene in primo luogo alle parti sociali, ma tutto sommato non vede

estranee le istituzioni per le ricadute di carattere generale e anche economico sul bilancio dello Stato) sull'uso dell'istituto del *referendum* per la gestione di vicende industriali e occupazionali così importanti. Mi fermo qui, ben consapevole della delicatezza dell'argomento.

Vorrei sollevare una questione di carattere sistematico, su cui credo che il Governo dovrebbe cercare di apportare qualche miglioramento nella sua azione. Ho prima rivolto apprezzamenti molto convinti all'Esecutivo e ora mi permetto di dire questo. Il tema fondamentale è il seguente. Ci troviamo oggi di fronte a una gravissima crisi aziendale, sicuramente – condivido nuovamente quando detto dal Ministro – per causa di un manifesto *mismanaging* aziendale. Ci sono stati consistenti errori manageriali. Gli errori manageriali si risolvono con il *management* dentro l'azienda; come direbbero gli economisti, si tratta di una questione microeconomica.

Tuttavia, sbagliremmo se pensassimo che la grande questione del trasporto aereo nel nostro Paese si riduca tutta alla dimensione microeconomica e, in particolare, alla dimensione di un'azienda. Occorre fare attenzione perché qui parliamo della crisi dell'Alitalia ma, sullo sfondo, neanche tanto lontano, l'argomento è il seguente: qual è il futuro del trasporto aereo nel nostro Paese, che può essere operato da Alitalia, ma anche da altri vettori? Infatti, vale il ragionamento che molto opportunamente ci ha riproposto il Ministro: Alitalia è un'azienda privata e quello aereo è un mercato libero in cui possono operare anche altri.

Oggi siamo in presenza di una difficoltà, per certi aspetti strutturale, del trasporto aereo tradizionale che – non ho altre espressioni per definirlo e per brevità uso questa – è stretto tra Scilla e Cariddi. Da un lato c'è l'Alta velocità ferroviaria, che è un'eccellenza italiana, dall'altro ci sono le compagnie *low cost*. Qualche simpatico pensa di poter risolvere i problemi del trasporto aereo «tradizionale» del nostro Paese riducendo o la concorrenza dell'Alta velocità, oppure quella delle compagnie *low cost*. A me pare che queste siano non solo idee stravaganti, ma controproducenti per il sistema Paese, per tutte le ragioni di cui siamo a conoscenza e che il Ministro stesso ha richiamato. Allora, se siamo stretti fra Scilla e Cariddi e abbiamo appurato tutti che questi non sono scogli negativi, ma manifestazioni positive di un'evoluzione moderna del trasporto, dobbiamo per questo rinunciare al cosiddetto trasporto aereo tradizionale? Io dico di no. Si tratta di inventarci una strategia.

Attenzione: il trasporto aereo tradizionale è fondamentale per il Paese, perché l'*incoming*, o, in generale, il traffico aereo intercontinentale, cioè il turista giapponese, cinese, coreano, americano del Nord o del Sud, non arriva in Italia con la compagnia *low cost*. Non tutto il trasporto, anche quello domestico, può essere operato dal *low cost*. Ma se abbiamo necessità del trasporto tradizionale e queste sono le condizioni date, capiamo che così non potrà affermarsi, né resistere o espandersi. È un problema che credo vada sollevato al Governo e su cui deve darci risposte che francamente oggi non ho ascoltato. Dobbiamo avere una strategia-Paese per il trasporto aereo tradizionale. Lo dico banalmente: quali sono gli effetti che questa deve produrre? Il trasporto aereo tradizionale, dal punto di vista dei

costi, non può essere competitivo con il *low cost*: lo dice la parola stessa. Allora bisogna spingere il consumatore a scegliere il trasporto aereo tradizionale perché organizzato in maniera tale, nel Paese, da offrire vantaggi competitivi di altro tipo, non sul versante dei costi, ma, ad esempio, sul versante dell'intermodalità. Questo è un elemento di competitività formidabile per il trasporto aereo tradizionale. Faccio un esempio: quando si atterra all'aeroporto di Amsterdam, esattamente sotto la sala arrivi c'è la stazione dell'Alta velocità. Una delle grandi questioni aperte in Italia, quindi, è la realizzazione dell'Alta velocità sotto i tre *hub* intercontinentali. Non possiamo chiedere questo alla compagnia di bandiera o a un'altra compagnia. Dobbiamo chiederlo allo Stato, al Governo, al Parlamento e anche al gruppo FSI, il quale – detto in maniera molto semplice – mi pare che non abbia in cima ai suoi obiettivi prioritari quello di portare l'Alta velocità a Fiumicino. Quell'aeroporto e il trasporto tradizionale non funzionerà e non sarà competitivo se non facciamo questo. Abbiamo bisogno dell'intermodalità e dell'Alta velocità sotto i tre *hub* principali e di una politica più moderna ed efficace delle aerostazioni, il che comporta un grande problema con i concessionari. Ciò significa, signor Ministro, un'organizzazione dell'*handling* più efficace e significa anche, probabilmente, rinegoziare qualcosa dell'organizzazione del nostro trasporto aereo con la Commissione europea.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio il Ministro con il quale condivido l'analisi fatta sulle problematiche di Alitalia. Cercherò di essere breve e fare delle domande che siano anche rivolte al suo Ministero.

Ci sono e ci sono stati problemi sulla reciprocità di alcuni *slot*; vorrei sapere se il Governo pensa di fare un po' di braccio di ferro con Stati Uniti, Canada e Paesi del Sud America per ritrovare reciprocità su alcuni voli molto importanti, anche perché, come lei giustamente ha detto, possiamo scordarci che una compagnia aerea possa vivere sulla tratta Roma-Milano. Ormai non è più ragionevole pensarlo.

Il secondo punto, toccato anche dal mio collega, riguarda la presenza dell'Alta velocità all'interno degli aeroporti. Credo che sia molto importante e non solo perché l'aeroporto di Fiumicino – su cui poi mi soffermerò – è e deve rimanere l'*hub* del nostro Paese, ma soprattutto perché lo sarà ancora di più se un giorno potrò arrivarvi da qualsiasi Paese del mondo, dagli Stati Uniti o dalla Cina, e raggiungere Napoli o Firenze in un'ora con il treno. Questo sicuramente renderà l'aeroporto di Fiumicino molto più attrattivo rispetto al passato.

L'aeroporto di Roma si trova all'interno del Comune di Fiumicino. Quando è venuto da noi, il sindaco del Comune di Fiumicino ci ha fatto alcune proposte; sarebbe stato meglio se una proposta fosse giunta anche dal Comune di Roma, visto che si tratta dell'aeroporto di Roma, ma finora non ci è pervenuta. Sono state fatte alcune proposte, alcune delle quali ci ha illustrato anche lei oggi: quella di ricontrattare il prezzo del carburante e il prezzo delle manutenzioni, la rinegoziazione dell'*handling* e la proposta di far entrare in gioco Ferrovie dello Stato. Sull'ultima proposta lei ha

già espresso parere contrario, anche se, forse, non una partecipazione, ma una volontà di collaborare con Ferrovie dello Stato si potrebbe individuare, ove sia possibile immaginare che Fiumicino un giorno diventi l'*hub* del nostro Paese. Pensa che ENI, o Finmeccanica, visto che c'è già una parte di manutenzioni, possano essere società *partner* della nuova Alitalia (sono assolutamente d'accordo con lei e sono contro la statalizzazione di Alitalia), quindi senza avere una quota di maggioranza?

Ultima domanda: le risulta che Alitalia sia stata penalizzata dal punto di vista finanziario in operazioni *intercompany* fatte da Etihad, ossia tra Etihad, Air Berlin e Alitalia? Le risulta che Alitalia, in queste operazioni, abbia sopportato il peso di interessi, del pagamento di obbligazioni o di altri strumenti finanziari che siano poi alla fine andati a vantaggio del suo capofila, quindi Etihad?

CIOFFI (*M5S*). Sarò molto rapido, anche perché molte cose sono state già dette. Vorrei solo riprendere alcuni passaggi dell'intervento del Ministro: ho trovato interessante quando ha detto che le strategie di un Paese non possono essere determinate dal favoritismo a un'azienda privata. Mi rendo conto che la questione è antica, ma a me sembra che in questo Paese di strategie basate su aziende private se ne siano fatte tante; ma questa è la storia.

Vorrei semplicemente chiedere in maniera diretta al Ministro se è a conoscenza del fatto che uno dei tre commissari, Enrico Laghi, era presidente del consiglio di amministrazione di Midco SpA, che è al 100 per cento di CAI che controlla Alitalia. Ebbene, l'articolo 4 del decreto n. 60 del 10 aprile 2013 annovera tale incarico tra le situazioni impeditive. Glielo leggo per sicurezza, Ministro: «Non può essere nominato commissario giudiziale o commissario straordinario: a) chi ha esercitato funzioni di amministrazione, direzione o controllo nell'impresa insolvente ovvero è in qualsiasi modo ingerito nella medesima». Questa norma ci dice in maniera chiara che avete nominato un soggetto incompatibile con il ruolo di commissario secondo la legge, la qual cosa reputo molto grave. Peraltro, il signor Laghi era anche nel collegio sindacale di Unicredit, banca già azionista di Alitalia, nonché commissario dell'ILVA dal 2015. A tal proposito, lei ci ha detto che la situazione verrà risolta in sei mesi, e però mi viene da pensare che sull'ILVA qualche proroga l'abbiamo data. La domanda allora è: pensate seriamente di chiudere entro sei mesi o state solamente giocando a passare la palla al prossimo Governo?

MUCCHETTI (*PD*). Signor Ministro, il collega Sonego e altri hanno ricordato la potenziale utilità di una politica dell'intermodalità, quindi di un ruolo nel trasporto sinergico fra ferrovie – io aggiungo – autostrade e vettori aerei. A questo proposito ricordo che quattro anni fa venne prospettato un potenziale intervento delle Ferrovie dello Stato in Alitalia dall'allora amministratore delegato Mauro Moretti: un piano che aveva una sua dignità intellettuale ma che non venne apertamente discusso. Lei ha manifestato un'opinione nettamente contraria rispetto a quell'intervento:

l'ha formulata avendo approfondito quel piano, avendo parlato con Morretti o con l'ingegnere Elia che lo condivideva, o questo tipo di verifica non è stata fatta?

In secondo luogo, in Italia c'è stata una grande polemica fra interessi contrapposti: da una parte, quelli della compagnia ex di bandiera, comunque dell'azienda Alitalia, e, dall'altra, quelli dei territori che, pensando di ricavarne un vantaggio – che qualche volta c'è stato – hanno sussidiato le compagnie *low cost* affinché atterrassero nei loro scali. Nel rispetto di tutte le normative di questo mondo, si tratta di scelte politiche di programmazione che hanno portato alcuni studiosi a dire che l'Italia è il Paese delle cento piste e di nessun aeroporto. È pur vero che Fiumicino è salito molto, ma al pari dei grandi aeroporti europei, e non solo europei; quindi, questo dato di per sé non vuol dire più di tanto perché tutto va posto in relazione. Se ho capito bene – ma vorrei esserne sicuro – la posizione del Ministero è quella di confermare la scelta delle tante piste robuste di cui abbiamo parlato e che l'Italia non ha un *hub* ma convoglia il traffico aereo, soprattutto il traffico *business*, che è quello che paga di più, verso gli *hub* di Parigi, Monaco e Francoforte, perché questo è quello che sta accadendo da tanto tempo. Abbiamo qualche idea in proposito? È possibile invertire questa tendenza oppure no? Non sto esprimendo un giudizio di valore, perché, come ho detto, si tratta di interessi contrapposti: da una parte, quelli dei territori e dall'altra, quelli della compagnia. In altri Paesi la connettività è stata realizzata in modo diverso e hanno flussi turistici non inferiori ai nostri. Penso alla Francia, ma anche alla Germania, che è il Paese più paragonabile all'Italia, non avendo una Parigi al proprio interno e tutto intorno piccole realtà. La Germania è molto vicina all'Italia anche come storia: è un Paese dalle cento città, esattamente come noi, con alcune un po' più grosse. Eppure, ha gestito diversamente la situazione. Al punto in cui siamo arrivati, è possibile correggere qualcosa, qualora pensassimo di doverlo fare, o non siamo più in tempo? Ci sono anche delle «partite» che ormai si sono concluse: questa è una di quelle?

Quanto al 49 per cento della quota soglia che non si può oltrepassare, in altri settori una norma di questo genere si potrebbe aggirare abbastanza facilmente prevedendo azioni di classe diversa e sottostanti i patti di sindacato oppure piramidi societarie costruite *ad hoc*; non mi dilungo, lei lo sa benissimo. È una soluzione disponibile in questa fase nella quale stiamo ragionando con l'Europa per il superamento di questo vincolo oppure tale vincolo è da intendersi, nel settore di cui stiamo parlando, come non aggirabile con soluzioni di architettura societaria fino a quando lo stesso non verrà rimosso dall'organismo che l'ha posto a livello comunitario?

In ultima analisi, le banche erano disponibili a consolidare i propri crediti in azioni. Naturalmente, è la scelta della disperazione perché sarebbe più comodo per una banca avere azioni di Atlantia, che danno un reddito sicuro, piuttosto che azioni di Alitalia, che sono l'anticamera del fallimento. Possono fare un giro, ma è complicato che facciano il secondo, nel senso che non sono il socio che ci accompagna verso il domani.

Alcuni soggetti – non esprimo un giudizio di valore, chiedo un’informazione – hanno prospettato la possibilità non tanto della nazionalizzazione quanto che, come per esempio nel caso ILVA, la Cassa depositi e prestiti possa entrare in una combinazione nella quale c’è il socio industriale – sapete tutti come è organizzata la cosa – e dare una mano. Naturalmente, possono esserci opinioni molto diversificate su una prospettiva simile perché un conto è l’ILVA, altro conto è Alitalia. L’ILVA è un’azienda che, sistemate poche questioni, ha un mercato diciamo facile; Alitalia è un altro film. Avete un’idea – siccome si parla sempre del lungo raggio – di come ci si arriva, di quanti soldi, cioè, servono per avere un accesso minimo che renda credibile la proposta? Uno, due, tre miliardi, 500 milioni?

BORIOLI (PD). Signor Presidente, rinuncio ad intervenire.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poiché vi sono altri senatori che hanno chiesto di intervenire, data la ristrettezza dei tempi, avverto che il seguito della procedura informativa verrà rinviato ad altra seduta, in data che concorderemo con il Ministro, che ringraziamo fin d’ora per la sua disponibilità.

DELRIO, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono io che ringrazio voi, signor Presidente.

Sono state sollevate diverse questioni e date sollecitazioni interessanti. Cercherò di rispondere ad alcuni dei temi principali che sono trasversali a tante domande.

Mi si chiede anzitutto se la compagnia di bandiera è realmente un *asset*. Diciamo subito che la compagnia nazionale non l’abbiamo più da tempo e questo è un dato di fatto: io sono piuttosto pragmatico, guardo i fatti. Non abbiamo più una compagnia di bandiera; se la si vuole ri-nazionalizzare bisogna metterci dei soldi, e non credo che i contribuenti italiani siano molto d’accordo con noi. Tuttavia, esiste certamente un marchio Alitalia, un’azienda Alitalia molto rilevante, quindi credo sia giusto che questa venga vista come una crisi su cui impegnarsi a fondo, come del resto tutte le altre.

A onore del vero, non ricordo di essere mai venuto a parlare di Alitalia in questa Commissione, senatore Crosio, può darsi che abbiamo una memoria diversa al riguardo. Io ritengo, comunque, che Etihad avesse (e abbia) tutte le caratteristiche per essere un investitore importante. Per fare l’esempio di Meridiana, noi abbiamo chiuso un accordo di mediazione tra Meridiana e Qatar Airways, che intende fare un investimento molto rilevante. È difficile fare una quantificazione ma certamente, se si vuole rilanciare Alitalia sul lungo raggio, non parliamo di qualche centinaio di milioni perché è necessaria una massa di denaro molto superiore e investitori di lungo periodo. Cosa che, peraltro, non è complicata nella situazione finanziaria attuale, perché vi sono investitori infrastrutturali che fanno investimenti di medio e lungo periodo e quindi di denaro ne circola parecchio.

Servono parecchi soldi, ma il piano industriale di Meridiana è un piano industriale in cui Qatar Airways ha un'ambizione molto alta e c'è, quindi, una capacità di spesa molto alta e una fiducia nel fatto che il mercato italiano possa svilupparsi. Etihad, come investitore, aveva entrambe queste caratteristiche: io ne sono convintissimo. Poi, però, a Etihad è andata male l'avventura di Air Berlin, quella di Alitalia e stava per andare male l'avventura di Air Serbia. Forse, ha sbagliato alcune strategie come compagnia internazionale.

Per quanto concerne la nostra *vision*, la illustro ora su alcune questioni. Molti di voi hanno parlato della necessità di avere una strategia del trasporto aereo. Intanto, sempre per essere molto semplici, noi abbiamo una strategia del trasporto aereo sulla infrastrutturazione, la quale è data dal Piano nazionale degli aeroporti, è stata approvata dal Governo e dal Parlamento ed è una strategia in campo, non una strategia futura. In questa strategia, da parte mia, come vi ho detto, c'è l'*asset* rappresentato dal potenziamento delle reti regionali. Abbiamo tre *hub* intercontinentali: Fiumicino è il primo, Malpensa è il secondo e poi c'è Venezia, ma i due principali sono sicuramente Fiumicino e Malpensa. Quindi, c'è una scelta strategica, non occasionale. Per esempio, se non ci rimettiamo ogni mese seduti a un tavolo a chiederci qual è la nostra strategia ma, una volta scelta la strategia, lavoriamo giorno per giorno per implementarla, allora facciamo bene al Paese. La strategia *cargo* su Malpensa, ad esempio, sta dando grandi risultati. Malpensa sta diventando uno dei più grandi *hub cargo* d'Europa. Deve recuperare molto tempo perduto, ma il trasporto aereo ha un suo sviluppo anche nel *cargo* e non solamente nel trasporto passeggeri.

Un altro elemento di questa strategia, per me molto chiaro, è che negli aeroporti vanno fatti gli investimenti, piccoli o grandi che siano: investimenti di sicurezza e di accoglienza. A tal fine, abbiamo licenziato i contratti di programma, per diversi miliardi, che presenteremo a breve e che prevedono un piano investimenti, con la tariffazione che li segue e con una modalità trasparente (qualcuno può discutere se sia giusta o sbagliata, ma è trasparente) di potenziamento di infrastrutturazione nel sistema aeroportuale italiano.

Dentro queste strategie c'è anche il tema dell'intermodalità (questo, invece, l'ho detto più volte, anche in questa Commissione), che per noi è sempre stato, ed è, centrale. Se analizzate il contratto di programma di RFI vedrete che sono previsti studi di fattibilità per i collegamenti con gli aeroporti principali. C'è la fattibilità dello studio ferroviario con Malpensa, la fattibilità di Fiumicino, la fattibilità di Venezia con i piani finanziari e le strutture si stanno realizzando. Se poi mi si chiede perché non le abbiamo fatte vent'anni fa, io questo non lo so, però adesso si realizzano!

D'altra parte, permettetemi di esprimere anche un'opinione totalmente personale: gli aeroporti non si sviluppano con il trasporto ferroviario. Mi spiace, ma io non sono per niente d'accordo su questo punto. L'aeroporto di Bergamo si è sviluppato senza avere un collegamento ferrovia-

rio e ne abbiamo programmato noi, adesso, la realizzazione. Anche l'aeroporto di Bologna non ha un collegamento ferroviario e sono entrambi aeroporti in grande crescita. L'aeroporto di Capodichino non ha un collegamento ferroviario, così come l'aeroporto di Bari. Attenzione, però: è meglio avere un Frecciarossa ogni quattro ore o avere cinque collegamenti l'ora dalla stazione Termini a Fiumicino? Perché, dal punto di vista del carico e della potenzialità di carico, è molto meglio avere un servizio veloce e costante, ad esempio, da Malpensa a Milano. Io posso avere un'altra opinione in merito, ma gli studi di fattibilità li stiamo facendo, perché il collegamento con Fiumicino, per esempio, ha certamente una sua rilevanza al di là di tutto. Si tratta di opere che, se anche non hanno un'utilità immediata, hanno però una potenzialità di sviluppo enorme, anche se il carico di un Frecciarossa a Fiumicino non cambia, francamente, la storia dell'aeroporto. Ovviamente, l'intermodalità è assolutamente decisiva e quindi per gli aeroporti, da Genova a Bergamo, a Bologna, a Roma, a Milano, a Venezia e anche a Lamezia (domani sarò appunto in Calabria), abbiamo inserito nei contratti di programma di RFI tutti questi investimenti, perché io sono totalmente d'accordo con voi sul fatto che l'intermodalità sia uno degli elementi principali.

È chiaro che dentro la nostra strategia del trasporto aereo c'è anche il recupero di una centralità degli *hub* italiani per l'Africa e per l'Asia, perché è evidente che noi vorremmo smettere di andare a Johannesburg passando da Francoforte; d'altra parte, gli accordi, che giustamente il senatore Crosio e altri denunciavano, di Air France e KLM con Delta penalizzano e tagliano fuori il potenziamento dei collegamenti di Alitalia. È una considerazione giustissima, ma quello è un contratto sottoscritto da loro e non è rinegoziabile dalle autorità nazionali. Noi abbiamo provato a fare la nostra parte, perché è ovvio che ai francesi non interessa portare gli americani a Roma, ma interessa portarli a Parigi. Non c'è nessun dubbio al riguardo. Con ciò voglio dire che noi siamo ingenui, ma non troppo, e che è chiaro che esiste una centralità, perché avere una compagnia legata al territorio comunque aiuta in una serie di sviluppi e in una serie di strategie di geopolitica. Mi sembra molto chiaro questo punto: noi non viviamo sulla luna e io credo che questo sia un elemento assolutamente rilevante. È ovvio che, se uno mi dice che intende comprare Alitalia per poter spostare tutti gli *hub* su Dubai o su Dublino, l'interesse del Paese non è difeso al 100 per cento. Spero che le valutazioni che faranno i commissari tengano conto anche di questi elementi, perché anche di essi bisogna tenere conto nel piano di sviluppo.

Il vincolo non è aggirabile in senso generale, però si può rinunciare al 49 per cento già oggi. Si rinuncia, però, così ad avere lo spazio aereo europeo con le regole, ma nel futuro sicuramente verrà a meno. Ad esempio, Meridiana è notoriamente una compagnia il cui 51 per cento è in mano ad Alisarda, e tutti sanno da dove vengono i finanziamenti di Alisarda: non dalle banche italiane. Alisarda è una compagnia che ha sede in Italia, è strutturata in Italia, ma può raccogliere fondi da tante fonti. Anche

in questo caso si può adottare una soluzione simile, totalmente legittima e pulita, con l'Unione europea.

Quanto al problema di Ferrovie, bisogna fare attenzione, perché c'è anche una questione legata all'*Antitrust*. Ferrovie avrebbe grandi problemi di *Antitrust* se assumesse su di sé Alitalia. Su altre società il discorso è diverso. Lo dico solo a scopo informativo, ma io penso che su Alitalia la situazione sia questa, mentre le altre compagnie, statali o meno, valutano con la libertà dei piani industriali le loro sinergie potenziali. Personalmente, la mia idea sarebbe quella di preferire degli investitori di medio e lungo periodo o degli operatori del settore, perché è la soluzione che ritengo più seria.

Non sono a conoscenza delle operazioni *intercompany* e non ho avuto accesso ai dati. I commissari valuteranno ora se fare o meno azioni di responsabilità rispetto ai precedenti amministratori, perché anche la valutazione di eventuali azioni di responsabilità fa parte dei compiti dell'amministrazione straordinaria.

Per quanto riguarda il professor Laghi, il ministro Calenda ha già precisato che Laghi non è mai stato gestore della compagnia aerea e non ha mai ricoperto ruoli di amministrazione, direzione o controllo di Alitalia-SAI. Secondo il MISE, che è autore di questa nomina, non vi è incompatibilità e io, quindi, riferisco quello che ha già precisato il MISE: che la sua nomina è compatibile. Dopodiché, il professor Laghi ha rassegnato le dimissioni da presidente di Midco, in amministrazione di CAI, prima della sua nomina a commissario straordinario e non è assolutamente, per quanto risulta, in nessun modo coinvolto in indagini o oggetto di avvisi di garanzia. Non esiste, quindi, nessuna incompatibilità per noi.

Penso di avere, più o meno, risposto alle domande. Del modello nuovo di Alitalia, signor Presidente, mi riservo di parlare nella prossima occasione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità e la sua ampia relazione e rinvio il seguito della procedura informativa in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.

