



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 1

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**COMMISSIONE SPECIALE PER L'ESAME DEGLI  
ATTI URGENTI PRESENTATI DAL GOVERNO**

INDAGINE CONOSCITIVA NELL'AMBITO DELL'ESAME IN  
SEDE REFERENTE DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVER-  
SIONE DEL DECRETO-LEGGE RECANTE MISURE URGENTI  
PER ALITALIA

11<sup>a</sup> seduta: mercoledì 16 maggio 2018

Presidenza del vice presidente RIVOLTA

## I N D I C E

**Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporto aereo, ANPAC, ANPAV, USB, CUB, ASSOVOLO**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 7 e passim	AMOROSO . . . . .	Pag. 25, 30
CALIENDO (FI-BP) . . . . .	15	* CUSCITO . . . . .	4, 19
CIOFFI (M5S) . . . . .	12, 28	DE CARLO . . . . .	21, 32
FAZZOLARI (Fdl) . . . . .	11	FIORENTINO . . . . .	6, 18
MARGIOTTA (PD) . . . . .	16	FRATI . . . . .	34
PICETTO FRATIN (FI-BP) . . . . .	29	FURIGA . . . . .	27, 31
TURCO (M5S), relatore . . . . .	13, 30	MUCCIOLI . . . . .	22, 33
URSO (Fdl) . . . . .	12	PIETRINI . . . . .	10, 20
		STACCIOLI . . . . .	23, 32
		* TARLAZZI . . . . .	7, 12, 16

---

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: Fdl; Lega-Salvini Premier: L-SP; 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-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB; Misto-PSIMAIE: Misto-PSI-MAIE; Misto-USEI: Misto-USEI.

*Intervengono, per la FILT-CGIL, il coordinatore del trasporto aereo Fabrizio Cuscito, per la FIT-CISL, il segretario nazionale Emiliano Fiorentino, per la UIL-Trasporti, il segretario generale Claudio Tarlazzi, per la UGL-Trasporto aereo, il vice segretario nazionale della Federazione del trasporto aereo Stefano Pietrini, per l'ANPAC, il segretario esecutivo Stefano De Carlo, per l'ENPAV, il presidente Massimo Muccioli, per l'USB, il componente dell'esecutivo nazionale USB privato Francesco Staccioli, per la CUB-Trasporti, il segretario nazionale Antonio Amoroso, per l'ASSOVOLO, il segretario generale Confael comparto trasporto aereo Carlo Furiga.*

*Intervengono il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Scalfarotto e il vice ministro dell'economia e delle finanze Morando.*

*I lavori hanno inizio alle ore 9,35.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

**Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporto aereo, ANPAC, ANPAV, USB, CUB, ASSOVOLO**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 125-bis, comma 3, del Regolamento del Senato, l'audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, UGL Trasporto aereo, ANPAC, ANPAV, USB, CUB, ASSOVOLO, del Collegio commissariale della procedura di amministrazione straordinaria, del Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e del Comitato di sorveglianza nella procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia, nonché di esperti.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, del segnale audio-video, 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 si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

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

È oggi previsto lo svolgimento di audizioni. Sono presenti, per la Federazione Italiana Lavoratori Trasporti, il coordinatore del trasporto aereo Fabrizio Cuscito e l'addetto stampa Guido Barucci; per la Federazione Italiana Trasporti (FIT-CISL), il segretario nazionale Emiliano Fiorentino e l'addetto stampa Giulia Dellepiane; per l'Unione Italiana dei Lavoratori dei Trasporti (UIL-TRASPORTI), il segretario generale Claudio Tarlazzi,

il responsabile dipartimento personale navigante Ivan Viglietti e il responsabile dipartimento personale di terra Giancarlo Serafini; per UGL Trasporto aereo, il vice segretario nazionale della Federazione Stefano Pietrini.

Sarà svolta per prima l'audizione del coordinatore del trasporto aereo per la Federazione Italiana Lavoratori Trasporti, Fabrizio Cuscito, cui cedo la parola.

*CUSCITO.* Sono il coordinatore del trasporto aereo per la FILT (CGIL). Signora Presidente, ringrazio per la convocazione. È un piacere poter essere in questa sede, dopo un po' di tempo, e poter esprimere alcune opinioni di parte sindacale rispetto alla vicenda Alitalia, per la quale, come potete immaginare, siamo profondamente preoccupati.

In merito alla proposta di legge in discussione, per cui siamo qui oggi, nel complesso esprimiamo un parere di natura favorevole, legato fondamentalmente alle seguenti motivazioni. Come sappiamo, dopo l'avvio dell'amministrazione straordinaria, l'anno scorso, Alitalia ha intrapreso un cammino abbastanza complicato, che ha visto l'apertura di una procedura di cassa integrazione per un numero ingente di lavoratori (circa 1.480 interessati), di cui mille lavoratori di terra, oltre ad una parte di personale navigante (piloti e assistenti di volo). Come potete immaginare, dal nostro punto di vista ciò desta una grande preoccupazione. Infatti, una parte del personale di terra è stato posto in cassa integrazione a zero ore e non vediamo grandi possibilità di rientro sul luogo di lavoro.

Desideriamo sottolineare in particolare che, a partire dal 2008, a causa della crisi di Alitalia circa 10.000 lavoratori hanno perso il posto di lavoro. Sono passati dieci anni e si è comunque perseguita da parte delle diverse gestioni aziendali, seppur con imprenditori differenti, una politica di riduzione costante di Alitalia, che ha portato purtroppo anche ad una riduzione dei ricavi, che non si è accompagnata ad un rilancio aziendale, né ad una riduzione dei costi e ha visto, di anno in anno, erodersi sempre di più il perimetro dell'azienda. Infatti, in diverse ondate, sono stati espulsi dal perimetro aziendale migliaia di lavoratori.

Ora ci troviamo di fronte ad una compagnia che ha circa 10.000 lavoratori, dei quali, come abbiamo detto, 1.500 sono in cassa integrazione. La preoccupazione che esprimiamo non è solamente legata ai 10.000 lavoratori di Alitalia, che sappiamo essere sempre e comunque la seconda compagnia italiana, con un traffico di circa 22 milioni di passeggeri; è evidente che Alitalia conta anche un indotto che, soprattutto nell'aeroporto di Fiumicino, arriva a circa 80.000 persone; anche nelle altre basi operative milanesi di Linate e Malpensa parliamo di indotti abbastanza ampi, circa 30-40.000 persone. È evidente, quindi, che un aggravarsi della crisi di Alitalia si riverserebbe a cascata sull'indotto. Già oggi l'indotto paga la riduzione dell'attività lavorativa di Alitalia e questo per noi è un forte motivo di preoccupazione.

In particolare, noi esprimiamo un giudizio favorevole rispetto al disegno di legge, anche perché abbiamo intrapreso una serie di azioni insieme

all'amministrazione commissariale, volte a recuperare la parte di lavoratori attualmente in cassa integrazione. Difatti ci siamo adoperati in una serie di iniziative dirette sia a una riqualificazione interna dei lavoratori, sia ad una ricollocazione esterna, attraverso l'ANPAL. È evidente che queste sono tutte azioni che esigono una durata di tempo che non può essere minima, ma che deve prevedere la possibilità di implementarle al meglio per recuperare più persone possibili.

Rispetto al completamento della procedura di vendita dei compendi aziendali, vorremmo evidenziare che abbiamo sentito, purtroppo spesso, emergere sulla stampa voci rispetto agli esuberi. Con molta chiarezza, prima di parlare di eventuali esuberi e tagli dei perimetri aziendali, avremmo il piacere di parlare di un piano industriale per questa azienda, che sia un piano di sostegno e di sviluppo, che preveda un ampliamento dei collegamenti intercontinentali e internazionali e che permetta agli *hub* romani e milanesi di avere un futuro rispetto al posizionamento mondiale della compagnia.

Inoltre, abbiamo preoccupazioni rispetto a quello che abbiamo potuto sentire. Non abbiamo preso visione delle proposte avanzate, come è corretto che sia (trattandosi di un bando pubblico, determinate informazioni non possono essere messe a disposizione di tutti); tuttavia, la carenza di informazioni desta in noi e, a cascata, sui lavoratori una preoccupazione non indifferente. Avremmo piacere di capire quali sono effettivamente le proposte in campo per Alitalia e se sono sostenibili, ossia che non vendano Alitalia, che è uno degli *asset* fondamentali per il trasporto aereo italiano, a *competitor* stranieri. Essenzialmente vorremmo che non si venda il trasporto aereo italiano a Nazioni che non siano la nostra.

In ultimo, auspicheremmo un coinvolgimento da parte delle istituzioni rispetto all'azionariato di Alitalia. Purtroppo abbiamo assistito alla privatizzazione di Alitalia nel 2008, ma non ci pare che questo abbia portato a grandi risultati: se dal 2008 in poi si sono susseguiti crisi e licenziamenti, vuol dire che questa operazione non ha avuto successo. Ci augureremmo di vedere che il Governo si facesse parte in causa rispetto alla futura vendita e alla futura acquisizione di Alitalia da parte di un *partner* imprenditoriale e che ci fosse anche una sorta di controllo e di vigilanza da parte del Governo, rispetto a quanto succede in Alitalia, che non si esaurisca al momento della vendita.

Infine, vorrei sottolineare che le crisi che si sono purtroppo alternate nel trasporto aereo sono state sostenibili da parte di tutto il sistema solamente grazie al Fondo di solidarietà del trasporto aereo, che si basa, per una parte, sulla contribuzione da parte delle aziende e dei lavoratori e, per un'altra parte, sui due euro e mezzo versati a passeggero per biglietto. Dal 31 gennaio prossimo questa contribuzione di due euro e mezzo per biglietto scadrà, così come previsto dalla normativa vigente. È evidente che un qualsiasi tipo di crisi futura del settore per noi non è affrontabile se il Fondo non ha sostenibilità, che deve essere prevista per otto anni, così come da statuto. È evidente che qualsiasi tipo di ammortizzatore so-

ziale in essere, senza il Fondo, metterebbe in grande difficoltà il sistema, per Alitalia e per tutto l'indotto.

PRESIDENTE. La ringrazio. Do ora la parola al segretario nazionale della Federazione italiana trasporti FIT-CISL, Emiliano Fiorentino.

*FIorentino.* Sono il segretario nazionale della FIT (Federazione Italiana Trasporti CISL). Signora Presidente, ringrazio per la convocazione odierna, anche perché mi sembra di aver capito che siamo i primi ad intervenire in una sessione in cui vengono ascoltate tutte le parti che hanno contribuito alla gestione della delicata vertenza su Alitalia, dal lontano 2008 a oggi. Abbiamo consegnato questa mattina una nota unitaria che riporta la fotografia della situazione dell'Alitalia e del trasporto aereo degli ultimi anni nella quale abbiamo raccolto, in modo sintetico ma puntuale, tutto il trascorso, quindi mi limiterò a recuperare qualche punto che credo sia importante per l'incontro di oggi.

È necessario ripartire dall'ultimo fallimento Alitalia che è legato all'anno scorso e al successivo commissariamento, quindi è necessario ripartire da quello che è accaduto da aprile 2017 ad oggi.

PRESIDENTE. Dato che ha fatto riferimento ad una nota congiunta che avete preparato, la prego di far pervenire tale documento alla Presidenza.

*FIorentino.* La consegneremo affinché resti agli atti, Presidente.

Per il salvataggio di Alitalia era stato previsto un investimento importante di circa 1,8 miliardi di euro che non è stato erogato a seguito di un *referendum* e di decisioni prese anche dai lavoratori. Abbiamo quindi iniziato un percorso diverso, cioè l'amministrazione straordinaria. È stato erogato, in vari *step*, un prestito ponte iniziale di 600 milioni di euro al quale si sono aggiunti altri 300 milioni. Non possiamo che essere d'accordo sul disegno di legge sul quale oggi siamo chiamati a riferire perché ci permetterà di avere altro tempo per gestire la situazione attuale e per poter arrivare, probabilmente, ad una potenziale vendita della compagnia in modo strutturato.

Quest'anno è stato difficile perché ci sono state rivisitazioni di costi importanti. Ci sono stati, però, anche risultati sia sotto il punto di vista dei ricavi che sotto il punto di vista dell'immagine della compagnia agli occhi del mondo. Attualmente, come ha già detto il collega che mi ha preceduto, ci sono ancora persone in cassa integrazione – alcune delle quali, purtroppo, anche a zero ore – che stiamo cercando di recuperare con programmi di riqualificazione del personale.

Vorrei sottolineare il problema di cui si è parlato relativo alla necessità di vendere Alitalia mantenendola integra e di eventuali acquirenti che invece pensano di smembrarla. Per quanto riguarda i costi, prendendo come metro di paragone le altre compagnie – ovviamente mi riferisco alle grandi compagnie aeree tradizionali che possono essere parametrate

ad Alitalia e non alle attuali *low cost* – il costo del personale della compagnia non è un problema: si attesta, infatti, intorno al 17 per cento circa contro il 26 per cento della Lufthansa che sembra essere una delle compagnie che potrebbero acquisire Alitalia. Perché è necessario non dividere la compagnia? Perché ogni grande compagnia di un Paese che si rispetti deve avere all'interno tutte le aree che permettono di operare in maniera autonoma nel mercato: la parte *ground*, la manutenzione e l'*aviation*. Per quanto riguarda la parte *ground* di Alitalia, ci è stato detto più volte che ha un'operatività eccellente e, dalle poche informazioni che abbiamo, è richiesta da più aziende. Per quanto riguarda la manutenzione, non ci stancheremo mai di dire che si tratta di una delle parti privilegiate. Il polo manutentivo, per l'Italia, è sempre stato un'eccellenza e quest'anno sembra essere stato preso in considerazione e valorizzato. Per quanto riguarda l'*aviation*, non c'è bisogno di spiegare nulla perché la professionalità del personale parla da sola. Purtroppo, nonostante questo, in quest'ultimo anno abbiamo avuto una fuoriuscita di alte professionalità, soprattutto piloti, che hanno abbandonato Alitalia per andare in altre aziende, probabilmente anche meno strutturate dalla nostra ma che in questo particolare momento hanno fatto prendere delle decisioni importanti ai nostri piloti.

Anche il collega che mi ha preceduto ha fatto un appunto importantissimo quando ha ricordato che il problema non è soltanto Alitalia ma anche tutto l'indotto che gira intorno all'azienda che è molto importante. Ricordiamo che siamo passati dai circa 22.000 dipendenti del 2008 agli attuali 12.000, con un ridimensionamento importante che, nel corso di questi anni, ha comportato il ridimensionamento delle aziende collegate ad Alitalia. La nostra paura, quindi, è quella che hanno tutte le persone che hanno responsabilità nei confronti del lavoro e cioè che al problema Alitalia seguiranno altri problemi legati ad aziende collegate e che l'intero sistema, anche considerando il fondo precedentemente nominato, non riuscirà a sostenersi.

La cosa importante, secondo me, è capire innanzi tutto dove si vuole andare, quello che si vuole fare e che cosa si vuole mantenere all'interno del nostro Paese in termini di qualità dei trasporti. Alitalia credo sia una delle aziende storiche, importanti e strategiche e non può essere venduta al primo acquirente possibile che non ha intenzione di lasciarla nella sua interezza e di svilupparla il più possibile. C'è bisogno, quindi, di regole che siano uguali per tutti (e non di liberalizzazioni e privatizzazioni senza regole) che permettano di avere una concorrenza leale perché ormai siamo al decimo anno e al quarto intervento più o meno importante sull'azienda e se non decidiamo di mettere al centro un sistema di regole chiare per tutta la filiera del trasporto aereo, inevitabilmente ritorneremo – anche se magari non tra uno, due o tre anni – nella stessa medesima situazione. Non si può pensare di ristrutturare un'altra volta Alitalia per favorire il primo acquirente che è disposto a spendere un po' di denaro nel nostro Paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare Claudio Tarlazzi, segretario generale di UIL – Trasporti. Ci ha raggiunto, inoltre, la dottoressa Visco, addetta stampa della UIL – Trasporti.

TARLAZZI. Sono il segretario generale di UIL – Trasporti. Signor Presidente, onorevoli componenti della Commissione, a nome di UIL – Trasporti, come già hanno fatto i miei colleghi, innanzi tutto esprimo il nostro apprezzamento per il disegno di legge, la cui approvazione darebbe più tempo ad Alitalia per la ricerca di un *partner* industriale e finanziario. Per noi avere più tempo era assolutamente necessario e fondamentale sia per la restituzione del prestito che per la ricerca, affinché si possa individuare il *partner* migliore. Riteniamo che questo sia molto importante perché non bisogna sbagliare un'altra volta.

La scelta di Etihad, fatta nel 2014, si è rivelata sbagliata sotto il profilo del *management* e sotto il profilo delle politiche industriali e commerciali che hanno portato, per la terza volta, al fallimento della compagnia Alitalia. Questa fase di amministrazione straordinaria con i commissari sta dimostrando che Alitalia, se sgravata dei sovracosti che l'hanno portata al dissesto, è un'azienda sana, con lavoratori altamente professionali e quindi in grado di dare il giusto sviluppo a quella parte del trasporto aereo che il nostro Paese richiede.

Questo è molto importante perché bisogna ricordare che da Etihad ci aspettavamo molto di più: il motivo del dissesto sta nel fatto che non ha sviluppato quelle politiche commerciali e industriali con le quali invece si era affacciata nel 2014, quindi ha tradito tutte le aspettative, quelle del Paese, le nostre e dei lavoratori. Ricordiamo che nel 2014 i lavoratori misero 30 milioni di euro di tasca propria, obbligati dall'accordo, affinché Etihad potesse entrare, e che ci sono state 2.170 uscite di lavoratori.

Nel periodo Etihad l'azienda è stata gravata di sovraccosti. A naso – ma non ci discostiamo tanto dalla realtà – l'azienda è stata gravata per circa 300 milioni di euro, con contratti che fissavano il prezzo del carburante a 70-90 dollari, quando il petrolio ne costava 42; con contratti sulla manutenzione, sul *leasing* e sul sistema informatico tutti fuori mercato, quindi con un gravame sul conto economico dell'azienda che l'ha portata al dissesto.

Questa è stata la fase durante la quale abbiamo analizzato il piano industriale, che per noi non era credibile, che riduceva la flotta e spostava l'aumento degli aerei a tempi lontani, quando invece era necessario riequilibrare la flotta della compagnia, molto sbilanciata sul medio e corto raggio. Invece bisognerebbe fare esattamente l'opposto: investire con aerei di lungo raggio e quindi penetrare meglio il mercato intercontinentale, agendo anche sulla rivisitazione di quell'accordo con Air France e Delta che limita la compagnia nell'espansione delle rotte sul Nord America.

I lavoratori hanno bocciato quel piano industriale ed hanno bocciato l'accordo che volevano il Governo, le banche ed Etihad nel momento in cui si tagliava il costo del lavoro di 650 milioni in 5 anni, nonostante avessimo dimostrato che il problema di Alitalia non era il costo del la-



voro, visto che – lo abbiamo scritto nella nota – il costo del personale di Alitalia è inferiore a quello delle altre compagnie. Come dicevano i miei colleghi, è il 17 per cento dei costi complessivi e il 19 per cento dei ricavi.

Il problema dell'Alitalia sono i ricavi, quindi bisogna aumentare le potenzialità della compagnia, soprattutto sviluppando il lungo raggio; ma per sviluppare il lungo raggio occorrono investimenti. Questo è il motivo per il quale noi crediamo assolutamente imprescindibile la ricerca di un *partner* industriale e finanziario che abbia come obiettivo quello di rilanciare la compagnia e non invece di ridimensionarla.

Mi collego a quello che dicevano coloro che mi hanno preceduto. Non conosciamo esattamente l'andamento del conto economico; stiamo a quello che ci dicono i commissari e a ciò che leggiamo. Pare che già un intervento dei commissari abbia ridotto le uscite, quindi i costi, agendo sui sovraccosti che noi avevamo denunciato sin dall'anno scorso. La compagnia lentamente si sta normalizzando; certo, non è ancora all'equilibrio economico e, anche se raggiungesse tale equilibrio, non potrebbe stare in piedi da sola. Pertanto serve la ricerca di un *partner* industriale forte. Il tempo della proroga serve per questo motivo ed anche per contrastare eventuali speculazioni del mondo del trasporto aereo con compagnie che potrebbero offrire meno di quello che vale la compagnia per i tempi troppo ristretti.

Chiudo il mio intervento con alcune considerazioni. Serve comunque un forte impegno per un sistema di regole migliore, quindi un sistema che non veda penalizzata la compagnia, ma tutto il mondo del trasporto aereo di questo Paese, visto che compagnie *low cost* come Ryanair si possono permettere di avere vantaggi con finanziamenti pubblici e vantaggi sotto il profilo del costo del lavoro, con lavoratori ai quali non vengono applicate le normali tutele del nostro ordinamento. Abbiamo avviato molte cause contro Ryanair: ne abbiamo vinte alcune e qualcuna è in corso; ma occorre l'impegno di tutto il Governo per evitare che questi lavoratori non abbiano le tutele in caso di malattia o gravidanza, e quindi si speculi sulle loro condizioni.

Chiediamo quindi un sistema di regole che sia molto più leale di quello che vediamo in questo momento, e non devono mancare le azioni di contesto per dare ad Alitalia le condizioni per svilupparsi al meglio. Dal punto di vista infrastrutturale, questo Paese manca di infrastrutture di collegamento almeno nei maggiori aeroporti, quindi di collegamenti ferroviari.

Voglio anch'io sottolineare ciò che dicevano i miei colleghi: alla fine dell'anno scadrà il decreto che adesso alimenta il fondo per gli ammortizzatori sociali del trasporto aereo, alimentato dai biglietti. Occorre una proroga di tale decreto, perché senza quel fondo per gli ammortizzatori sociali difficilmente si potrebbe affrontare il problema di eventuali persone in cassa integrazione o che ricevono ammortizzatori sociali.

*PIETRINI.* Sono il vice segretario nazionale della Federazione del trasporto aereo (UGL). Signora Presidente, saluto lei e tutti i membri della Commissione. Desidero fare alcune riflessioni in aggiunta a quelle dei colleghi che mi hanno preceduto. Per dovere di sintesi, sottolineo che ci richiamiamo alla nota unitaria che abbiamo appena consegnato alla Presidenza, ma specificherò alcuni passaggi che vorrei portare con maggiore determinazione alla vostra attenzione. In particolare, per quanto riguarda Alitalia, noi crediamo che questo Paese meriti una compagnia aerea che possa contribuire anche al rilancio dell'Italia e della sua industria.

Alitalia ha sofferto sino ad oggi della mancanza di un sistema che, nel suo complesso, le consentisse di essere competitiva all'interno del settore del trasporto aereo. La mancanza di regole comuni per tutti gli attori ha portato in Italia alla fine di quasi tutte le aziende del trasporto italiano: non esiste un'azienda italiana che non sia fallita o che non sia stata soggetta addirittura a procedure di annullamento nella sua totalità (quindi compagnie che non esistono più). Questo dimostra che l'assenza di un sistema che governasse la libertà incondizionata in cui hanno potuto muoversi i giganti *low cost* europei ha determinato delle asimmetrie competitive che hanno distrutto il sistema del trasporto aereo.

Questa breve analisi introduttiva è diretta solo a specificare meglio un aspetto: se prima di parlare di Alitalia, non ci dotiamo di un sistema, all'interno del Paese, in grado di limitare la libertà di manovra di coloro che non applicano le norme del diritto del lavoro, le norme fiscali e le norme contributive, utilizzando delle lacune all'interno della legislazione, che evidentemente ci sono da qualche parte, queste compagnie continueranno anche in futuro a drenare passeggeri al nostro sistema.

Alitalia trasporta circa 30 milioni di passeggeri, centinaia più o in meno, in un anno. Il sistema aeroportuale italiano, però, ne trasporta 30 milioni. Quindi, ciò vuol dire che Alitalia intercetta una piccola parte di questo volume di passeggeri. E mi limito solo all'analisi dei passeggeri, ma potremmo ragionare delle merci.

Tutti quanti noi, dunque, dovremmo porci una domanda. La domanda è, anzitutto, come regolamentare questo settore. La direttiva Bolkestein, che a suo tempo intervenne e in qualche modo, in parte, è stata applicata, era un timido esempio di come si potrebbe intervenire su questo sistema. Comunque, questo è un aspetto che noi solleviamo all'attenzione della Presidenza.

Per quanto riguarda Alitalia, ovviamente noi siamo favorevoli al disegno di legge che è stato presentato perché esso consente, come diceva il collega che ha poc'anzi parlato, un arco temporale maggiore per definire l'eventuale *partner*, che comunque è indispensabile in questo settore. In questo settore lo *stand alone*, lo stare da soli, non funziona. È necessario dotarsi di un *partner* strategico che a tutti gli effetti non assorba il valore dell'industria del trasporto aereo italiano.

Alitalia, infatti, è un bene di questo Paese e il modo in cui è stata gestita, dal maggio 2017 a oggi, dimostra che con un *management* ade-

guato paradossalmente i ricavi possono aumentare e si può predisporre la leva per cominciare a costruire un futuro positivo o virtuoso.

Va ricordato che il fondo di solidarietà oggi ha circa 9000 persone e che, quindi, alimenta la cassa integrazione o la mobilità o la NASPI di circa 9000 persone. È impensabile che un sistema, che ancora oggi soffre e probabilmente soffrirà ancora per un breve periodo (speriamo il più breve possibile) e che dovrà alimentare l'esigenza economica di migliaia di persone, debba a tutti gli effetti prevedere il suo funzionamento e la sua alimentazione a oltre il 31 dicembre del 2018. Ricordo a tutti i presenti che, se si dovesse interrompere il flusso economico derivante dalle addizionali comunali sui biglietti venduti, le uniche entrate sarebbero quelle a carico dei lavoratori e delle aziende, pari allo 0,50 previsto.

Sostanzialmente, quindi, un fondo che oggi consente la gestione dei processi industriali di ammortizzazione sociale, in tutti i settori industriali e merceologici del settore (*handling, catering, passeggeri e ground*), è fondamentale.

Vorremmo rivendicare ancora una volta un aspetto. È possibile generare positività. L'industria del trasporto aereo, cioè, nella maggior parte dei Paesi europei genera virtuosità. Alitalia, per locazione geografica e per la piattaforma naturale che rappresenta il nostro Paese, potrebbe intercettare milioni di passeggeri con una politica un po' più coraggiosa. Riteniamo, quindi, che anche questo sia un aspetto assolutamente importante.

In estrema sintesi, siamo favorevoli a questo disegno di legge. Riteniamo che il *partner* debba essere un *partner* strutturato e forte e che il Paese non possa assolutamente fare a meno dall'Alitalia.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che è in corso l'indagine conoscitiva sul disegno di legge n. 297 di conversione del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per Alitalia S.p.A. Quindi, prego tutti di riservare ad un'altra seduta di Commissione ogni considerazione di merito e di limitarsi a porre domande.

FAZZOLARI (*Fdi*). Signora Presidente, vorrei sapere se la questione riguardante l'aeroporto di Fiumicino è stata sufficientemente affrontata. Uno dei problemi principali della situazione Alitalia, infatti, è connesso anche col mancato adeguamento di Fiumicino, che avrebbe dovuto diventare, nelle intenzioni, l'*hub* principale per Alitalia. Invece, viene lamentato, in passato almeno così è stato, da parte di Alitalia, il fatto che l'aeroporto si stia caratterizzando sempre più come una struttura ricettiva per compagnie *low cost*, non soddisfacendo l'esigenza di essere il principale aeroporto di riferimento di Alitalia.

Se così è, intanto vorrei sapere da voi (in quanto il punto da voi non è stato citato) se esiste un problema connesso con l'aeroporto di Fiumicino, che diventa riferimento per le *low cost* invece di essere l'*hub* Alitalia e se questo può compromettere la possibilità di rilancio della compagnia.

CIOFFI (*M5S*). Signora Presidente, abbiamo detto che c'è stato questo *referendum*, che è stato bocciato dai lavoratori. Visto che i sindacati l'hanno firmato, però, sarebbe stato utile e interessante capire perché lo avete firmato.

TARLAZZI. Non l'abbiamo firmato.

CIOFFI (*M5S*). Benissimo.

Vorrei poi chiedere come giudicate l'operato dei commissari; quali sono le criticità che avete riscontrato nel loro lavoro e, visto che avete affermato che la gestione di Etihad non è stata una gestione buona, se pensate che i commissari avrebbero dovuto, nell'interesse dell'azienda e dei lavoratori, avanzare un'azione di responsabilità nei confronti di chi c'era prima.

Nella relazione avete parlato di regole uguali per tutti e questo mi sembra molto condivisibile. Avete parlato di alcune cose fatte male, di divise costose, di *slot*. Parlavate, quindi, del progetto di sviluppare il lungo raggio. Mi chiedo, dunque, se voi avete stimolato i commissari ad intervenire su questi punti; quali azioni concrete avete messo in campo, sempre nell'interesse dei lavoratori e dell'azienda e se, quindi, avete scritto e interagito con i commissari su questi specifici temi dei quali avete parlato nella vostra relazione, *slot* comprese. È vero, infatti, che avete parlato di sviluppare il lungo raggio, ma gli *slot* di Heathrow, che sono a medio raggio, rientrano in quello che avete detto.

Siccome avete sempre parlato di un *partner* strategico, quali caratteristiche dovrebbe avere questo *partner* strategico? Detto in maniera molto chiara, pensate che Lufthansa possa essere un *partner* strategico o che possa esserlo qualsiasi altra compagnia? Oppure, cosa intendete, nello specifico, per *partner* strategico?

Quali azioni avete intrapreso nei confronti dei lavoratori precari di Alitalia e sui lavoratori disabili? Su tutti quei lavoratori che dovevano essere reintegrati vi erano anche sentenze della Corte di Cassazione.

In riferimento all'ipotesi che circola di un'ulteriore riduzione del numero dei lavoratori – abbiamo letto che Lufthansa ha 107.000 dipendenti e Alitalia 12.500 – un ipotetico accordo con un *partner* strategico pensate sia nell'interesse dell'azienda o nell'interesse della finanza?

URSO (*FdI*). Signora Presidente, avendo una lunga esperienza parlamentare, ho già vissuto diversi episodi che riguardano la storia di Alitalia. In modo specifico ricordo quando, nella seconda metà degli anni Novanta, vi fu un'ipotesi di *partnership*, a mio avviso la migliore mai prospettata in questi anni, tanto che allora come Presidente della Commissione mi battei contro il parere e l'azione dei sindacati.

Mi riferisco all'alleanza tra Alitalia e KLM che, per quello che si profilava allora e poi successivamente, ritenevo – insieme ad altri – che fosse l'opzione ideale. I sindacati allora si opposero, al pari di alcune

realtà locali. Da allora ne abbiamo viste di scene – una sempre peggiore dell'altra – di questo film!

La domanda che vi vorrei fare è questa: tutti ritengono che la flotta aerea dell'Alitalia non sia adeguata alla sua collocazione sul mercato per due motivi: perché ha pochi velivoli di lungo raggio – quando Alitalia, se oggi ha ancora una funzione, è nel trasporto a lungo raggio – e perché è troppo eterogenea; quindi, l'eterogeneità dei velivoli aumenta notevolmente il costo.

Vi chiedo allora: rispetto alle opzioni politiche e a un'opzione tra vendita e riacquisto in qualche forma da parte dell'azionista pubblico, non direttamente dello Stato, ma di altri di cui alcuni parlano, è vero che per rendere competitiva Alitalia con l'acquisto programmato di nuovi velivoli – che tra l'altro – mi dicono – stanno invecchiando sempre più, visto che credo l'età media sia di undici anni o qualcosa di simile – ci vogliono investimenti pari, a vostra conoscenza, a un miliardo di euro? Ripeto, faccio riferimento a un'ipotetica decisione pubblica di intervento di un azionista pubblico per rendere competitiva Alitalia rispetto alle nuova realtà.

La seconda domanda che vorrei fare a voi, che siete ovviamente attori protagonisti di questa vicenda, è se il fatto che venga rinviata – perché di rinvio si parla, essendo ormai passato un anno dalla nomina dei commissari e avendo davanti una proroga di altri sei mesi, che ci farebbe facilmente incorrere nell'infrazione europea – la decisione di vendere, a chi vendere e come vendere, abbia aggravato la situazione di Alitalia.

Quando si è partiti, infatti, fortunatamente, per esempio, il prezzo del petrolio era molto basso, laddove sappiamo che oggi è arrivato a 80 euro e verosimilmente, con quello che sta accedendo nel mercato del Medio-riente, aumenterà ancora. Allora, le condizioni della vendita, che sei mesi fa potevano essere, non dico favorevoli ma migliori, stanno ulteriormente peggiorando. Vorrei capire cosa pensate in merito e se quindi ci sono precise responsabilità nel fatto che Alitalia venga di fatto ceduta, se la decisione è quella di cederla ad un *partner*, quando il suo valore diminuisce, poiché ogni giorno che passa invecchia la flotta e in queste condizioni aumenta il prezzo del petrolio, quindi è meno appetibile.

È vero che una scelta di pubblicizzazione costerebbe, per gli investimenti nel rinnovo dei velivoli, rispetto alle condizioni di mercato, e quindi nel lungo raggio, quasi un miliardo di euro? È vero che, venduta tra qualche settimana o tra qualche mese, sempre che ci sia una decisione politica, l'Alitalia verosimilmente avrebbe un valore inferiore rispetto a quello che avrebbe avuto se fosse stata venduta sei mesi fa?

TURCO (*M5S*), *relatore*. Signor Presidente, anzitutto vorrei soffermarmi sugli aspetti tecnici. Mi sarei aspettato dalle parti sindacali un atto di coraggio in più nell'andare ad approfondire alcuni contenuti tecnici della situazione di Alitalia. Secondo il parere delle parti, infatti, è come se le problematiche di Alitalia fossero riconducibili solo a due elementi: ai ricavi, che si sono ridotti, ed ai contratti di fornitura.

Innanzitutto, vorrei fare una premessa: siamo riusciti, a distanza di una decina di anni, a far fallire per la terza volta la nostra compagnia di bandiera, e siamo sempre ripartiti con zero debiti. Avevamo tutte le possibilità e le condizioni per poter rilanciare la nostra compagnia di bandiera, per poter avere una compagnia sana che potesse portare alto il nome dell'Italia. Invece, ci troviamo periodicamente a parlare di crisi economica e, in questo caso, parliamo della proroga di un finanziamento. Ora, le parti sindacali hanno manifestato il loro parere positivo alla proroga in maniera molto semplicistica, secondo me, senza un'analisi approfondita della stessa proroga, che anzitutto è onerosa per l'azienda: abbiamo un tasso di interesse elevato. Chiedo quindi alle parti sindacali se hanno approfondito la questione e se hanno parlato con i commissari rispetto alla capacità di Alitalia di coprire innanzitutto l'onere finanziario nei confronti dello Stato e soprattutto domando come Alitalia e i commissari intendano restituire queste somme allo Stato. Inoltre, questa proroga può scongiurare il fallimento di Alitalia, ovvero è effettivamente necessaria perché le condizioni siano tali da evitare il fallimento?

Sul piano tecnico, essendo un tecnico della materia, proprio in relazione ai due aspetti che sono stati evidenziati, legati ai ricavi e ai contratti di fornitura, questa è stata una morte già annunciata da diversi anni, perché, andando a esaminare alcuni documenti ufficiali – e parlo della relazione illustrativa, *ex* articoli 2446 e 2447, redatta il 28 febbraio 2017 dall'allora consiglio di amministrazione – si evidenziano già tutte le criticità che hanno portato l'azienda allo stato di insolvenza, che chiaramente risale a qualche anno addietro.

Risale a quando ci sono state politiche aziendali che ritengo non siano state corrette. Quindi, sul piano tecnico, le cause di questo stato di insolvenza vanno ricercate lontano nel tempo, innanzitutto con riferimento a un piano industriale che non prevedeva una corretta capitalizzazione dell'impresa. A fronte di investimenti che si annunciavano e di obiettivi che si volevano realizzare, il patrimonio e il capitale che si intendeva investire erano insufficienti al raggiungimento di quegli obiettivi, tant'è vero che la relazione del 28 febbraio 2017 evidenzia subito l'aspetto della sottocapitalizzazione. A fronte di 940 milioni di capitale vi è un'esposizione debitoria che supera i 3,2 miliardi: è un indicatore che evidenzia soprattutto il sovraindebitamento dell'azienda.

A complicare ancora di più la situazione per l'organo amministrativo che ha guidato la società, si può constatare come l'indebitamento sia soprattutto legato a fonti di finanziamento a breve termine. Le fonti di finanziamento a breve termine sono per tre volte superiori rispetto alle fonti a medio-lungo termine: questo squilibrio finanziario, con una forte esposizione sulle passività correnti, chiaramente ha prodotto esigenze di cassa impellenti nel breve termine per fare fronte agli impegni urgenti e, di conseguenza, anche elevati oneri finanziari, perché l'indebitamento a breve, com'è noto, ha una onerosità del prestito molto più elevata rispetto a un'esposizione a medio-lungo termine. Quindi, la struttura finanziaria dell'impresa, già nel corso del 2016 e nei primi mesi del 2017, portava ad evi-

denziare un acclarato stato di insolvenza che occorrerebbe approfondire. Sul piano delle responsabilità mi chiedo a questo punto se siamo arrivati in ritardo nel dichiarare lo stato di insolvenza, producendo tutta una serie di conseguenze negative sul valore economico di Alitalia, sul deprezzamento del patrimonio aziendale e sulle scelte che ne sono derivate.

Vorrei anche evidenziare alla platea una grande anomalia che tale situazione presenta: vi è un capitale di investimento che ammonta a oltre 3 miliardi, tra capitale proprio e capitale di terzi, che, come si può constatare, invece di essere destinato al *core business* dell'impresa e alle attività patrimoniali produttive di reddito (penso alla flotta e a tutte le attività accessorie a produrre ricavi), almeno fino al 2017, per circa un miliardo è stato destinato ad attività finanziarie. Mi chiedo allora come sia stato possibile, con circa 3 miliardi di passivo che avevamo a disposizione, fare investimenti in attività patrimoniali forse non aderenti al vero *core business* e che sicuramente non hanno prodotto ricavi e reddito. Nell'ambito delle attività patrimoniali si nota anche una scarsa attenzione alla flotta (la flotta di proprietà di Alitalia ha un valore di circa 170 milioni, mentre le attività finanziarie hanno un importo di oltre un miliardo).

Quello che chiedo a questo punto alla parte sindacale è se abbiamo fatto un'analisi non solo in termini di rapporto costo del personale-ricavi, ma complessivamente di tutti i costi operativi, dei ricavi e degli investimenti che sono stati fatti in questi anni, soprattutto in considerazione delle attività finanziarie poste in essere in derivati e crediti finanziari di sconosciuta attinenza con il *core business* dell'impresa, almeno allo stato attuale, perché non c'è una specifica dettagliata nella relazione. Dopo di che, in termini di responsabilità, chiedo agli auditi se abbiano denunciato, sia al consiglio di amministrazione sia agli attuali commissari, le criticità gestionali nella conduzione di Alitalia. Avrei tante altre cose da domandare e approfondire, ma i tempi a nostra disposizione sono ristretti.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, senatore Turco. In effetti ha fatto una premessa che è stata già di per sé un ottimo approfondimento e ha lanciato sul tavolo argomenti molto consistenti e importanti. Dato che siamo già in ritardo, prego tutti i senatori che intendano intervenire di essere sintetici, anche perché dobbiamo permettere agli auditi di rispondere.

**CALIENDO (FI-BP).** Signora Presidente, ricordo che quando si avvia un'indagine conoscitiva, vuol dire che il Parlamento avverte la necessità di comprendere, senza alcun pregiudizio, la realtà della situazione.

Mi sono avvicinato a questa indagine conoscitiva, pur avendo già le mie idee sull'attuale situazione dell'Alitalia e sulle responsabilità, con posizioni neutre e pertanto non posso non prendere atto della valutazione espressa dai sindacati che risulta, da quanto è scritto, di condivisione della gestione commissariale e della decisione presa dal Parlamento di autorizzare il finanziamento, la cui proroga si discute oggi. Vorrei quindi incanalare la discussione su alcuni aspetti che vengono evidenziati nel loro documento e che andrebbero meglio approfonditi.

Alitalia possiede un parco aerei – basta prendere i dati, perché altrimenti diciamo cose che non corrispondono al vero – che, per vetustà media, è di gran lunga migliore di quello di Lufthansa: se non ricordo male in Alitalia la vetustà media è di 8,8 anni, mentre in Lufthansa supera gli 11 anni, ma vado a memoria. Dopo di che bisogna approfondire alcuni aspetti, già evidenziati in altri interventi, sul perché i ricavi sono diversi tra noi e la Lufthansa.

Tengo personalmente al fatto che l'azienda Alitalia resti e ritengo che dobbiamo compiere il massimo sforzo nell'interesse del nostro Paese e salvare tale azienda, i dipendenti e i lavoratori, per l'attività che essa svolge nel nostro Paese. Dobbiamo individuare i punti di criticità che – se ho capito bene – attengono ad un certo modo di gestire il lavoro. Mi risultano infatti percentuali di lavoro conto terzi di gran lunga superiori agli altri vettori; non conosco le ragioni di questo fenomeno, ma credo che questi aspetti andrebbero esaminati, chiedendo poi le ragioni dell'ulteriore ritardo rispetto ai finanziamenti. Se andiamo a considerare la nomina dei commissari e il tempo dell'iniziativa di finanziamento, ricordo che stiamo parlando di un'eventuale vendita a prezzi non di poco conto. La svendita poteva essere forse realizzata. Mi domando però se, rispetto ad una flotta di un certo tipo, sia necessario svendere immediatamente o avere un programma. Mi mancano questi aspetti e vorrei che l'audizione approfondisse la prospettiva dei sei mesi di vendita positiva dell'Alitalia, se essa c'è, oppure, se qualcuno lo propone, del recupero di Alitalia.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, ho un'esperienza parlamentare piuttosto lunga, ma ascoltando l'intervento del relatore non ho ben capito se l'audit fosse il relatore stesso o i sindacati; sono abituato infatti a pensare l'indagine conoscitiva come un momento nel quale noi parlamentari facciamo domande agli auditi e non viceversa, ma evidentemente ciascuno interpreta le cose a suo modo.

Vorrei chiedere brutalmente alla rappresentanza sindacale se ritengono l'accordo del 28 aprile 2018, che hanno firmato e che immagino approvino, del tutto soddisfacente, se possa essere un primo passo, uno *step* per ulteriori momenti oppure se, almeno sul fronte lavoro, è quanto si poteva fare nei mesi trascorsi.

Vorrei quindi soffermarmi su una seconda questione; penso che il decreto sia sacrosanto, non c'è altro da fare che emanarlo e aspettare che il nuovo Governo faccia le scelte che deve, che saranno però scelte epocali. In questo momento è necessaria una visione complessiva per Alitalia, alla quale prendano parte il Governo, il *management* e il Parlamento; tutti i soggetti e, tra di essi, ci siete anche voi. Da questo punto di vista, mi faceva perciò piacere conoscere il vostro punto di vista.

TARLAZZI. Come segretario generale trasporti, vorrei ricordare a tutti che noi siamo i sindacati, le parti sociali; in alcuni interventi sembrava invece che noi fossimo gli amministratori di Alitalia.



Nel 2017 abbiamo sollevato i problemi dell'azienda, proprio le questioni cui faceva riferimento il senatore Turco, rilevando i dati dall'ultimo bilancio, nei quali era evidente la diminuzione dei ricavi e l'aumento dei costi, che era allora rappresentato da differenti macrocosti: il costo del carburante, l'*hedging*, in cui si era assicurato un costo più alto di quello che in quel momento era il prezzo del petrolio. Quando il prezzo del petrolio era di 42 dollari, l'*hedging* lo fissava a 70-90 dollari, con un gravame di 140 milioni all'anno nel conto di esercizio. Vi erano poi la spesa e i costi superiori al mercato per *leasing*, manutenzioni e per il sistema informatico Sabre che poi i commissari stessi, a seguito delle nostre sollecitazioni, hanno verificato non essere di buona qualità e di prevedere soprattutto costi molto alti. Abbiamo denunciato tutti questi aspetti al ministro Calenda e all'azienda. Questo è il motivo per il quale non abbiamo firmato l'accordo a Palazzo Chigi. Vorrei chiarire una volta per tutte che nella trattativa di Palazzo Chigi siamo stati costretti a fermare la trattativa e messi di fronte ad una scelta: o questo o domani le banche nel *board* non capitalizzeranno Alitalia per 2 miliardi.

L'accordo prevedeva un taglio del costo del lavoro per 650 milioni in 5 anni, quando noi avevamo dimostrato che il problema non era il costo del lavoro, più basso del costo delle altre aziende e anche sotto ad alcune *low cost*, come easyJet. In questa azienda infatti il contratto prevede un costo del lavoro più alto di quello di Alitalia. Il problema non era quindi il costo del lavoro né in termini salariali, né in termini di costo complessivo dei dipendenti. Questo è stato il motivo per il quale non abbiamo firmato l'accordo. Non si tratta infatti di un accordo, ma di un verbale di confronto. Con quel verbale di confronto siamo andati al referendum affinché ogni lavoratore si prendesse la responsabilità di esprimersi in quanto si parlava del suo futuro di dipendente in quell'azienda. I dipendenti hanno dichiaratamente detto che non andava bene perché i problemi dell'azienda venivano da tutte le motivazioni che diceva il senatore Turco, la malagestione, la commistione del rapporto tra azienda, politica e banche, visto che i contratti di *hedging* erano stati stipulati con le stesse banche che erano poi anche azioniste dell'azienda; una questione priva di chiarezza, che andrebbe approfondita. In quel momento abbiamo denunciato tali questioni e ne abbiamo anche memorie scritte.

Vorrei poi precisare che sono d'accordo con quando detto dai senatori Caliendo e Margiotta; Alitalia sta dimostrando di essere in grado di efficientarsi. In un anno sono aumentati i ricavi, diminuiti i costi del 6 per cento; si può fare molto di più, ma bisogna soprattutto avere una visione complessiva dell'azienda e sapere dove andare. Occorre poi un piano industriale che ci porti a cogliere le opportunità di un mercato che predilige in modo profittevole il trasporto di lungo raggio, intercontinentale a fronte di un mercato di medio e corto raggio, condizionato pesantemente dalle *low cost*.

Dicevo prima, nell'intervento, che in Italia occorrerebbe fissare qualche regola in più, che in altri Paesi europei già c'è. A Fiumicino, quindi nell'*hub* principale del Paese, atterra anche Ryanair, cosa che non tro-

viamo in altri Paesi d'Europa: Ryanair va negli aeroporti secondari. Io non so quanto questo abbia condizionato Alitalia, però in Europa questo non succede; così come in Europa non succede che i lavoratori siano non dico sottopagati, ma non abbiano le tutele del nostro ordinamento. Da noi non possono neanche iscriversi al sindacato, pena il licenziamento, se non aderiscono a sigle sindacali indirizzate dall'azienda. Questo non succede negli altri Paesi, mentre in Italia si permette anche questo. È una concorrenza sbilanciata, sulla quale bisognerebbe assolutamente intervenire.

Occorre un investitore che stanzi soldi per aumentare la flotta di lungo raggio. Mi pare vi siano 24 aerei di lungo raggio, mentre tutti gli altri sono di medio e corto raggio. Servono quindi investimenti. Credo anch'io che la cifra di un miliardo sia quella più vicina alla necessità. Serve un *partner* forte dal punto di vista industriale e finanziario. Chi? Quale profilo deve avere questo *partner*? Certamente non deve essere un *partner* che miri a ridimensionare Alitalia per un proprio vantaggio; certamente non una compagnia che tragga profitto dal ridimensionamento di Malpensa (avete già capito di chi sto parlando). Preferirei un *partner* o un insieme di *partner* che non abbiano questi interessi diretti o che ci aiutino a superare l'accordo che ci sta limitando nell'espansione nel Nord America.

Queste sono le tematiche. Non l'ho detto prima ma lo aggiungo ora. I lavoratori sono anche consapevoli e responsabilizzati del fatto che l'azienda si debba efficientare, tanto che noi vedremo di buon occhio una partecipazione dello Stato italiano in Alitalia, anche con una quota di minoranza, e, altrettanto, la partecipazione in quota di minoranza dei lavoratori, in un sistema duale; non si chiede di entrare nel consiglio amministrazione, ma nei consigli di sorveglianza, proprio per evitare quanto è successo fino adesso, ossia il terzo fallimento.

PRESIDENTE. Prego Fabrizio Cuscito ed Emiliano Fiorentino di essere rapidissimi nella replica, perché abbiamo già superato i tempi a nostra disposizione.

FIorentino. Signora Presidente, farò rapidamente un paio di passaggi, perché credo che alcune delle domande che sono state poste oggi (faccio riferimento anche agli interventi dei senatori Caliendo e Margiotta) saranno riprese domani, in occasione dell'audizione con i commissari: alcune delle domande poste a noi oggi, infatti, non ci competono nello specifico. Vorrei tuttavia fornire alcune rapide risposte.

Il senatore Fazzolari in apertura faceva riferimento a Fiumicino: credo sia imprescindibile, per chiunque possa venire, uno sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino come *hub*. Si sta sviluppando, perché da due anni si stanno facendo dei lavori importanti, ma si torna sempre al problema di capire chi deve venire, chi deve lavorare a Fiumicino, all'*hub* principale, e chi, invece, dovrebbe andare in aeroporti alternativi. Attualmente alcuni soggetti stanno prendendo sempre più piede su Fiumicino, lasciando Ciampino.

È stato chiaro – perché è stato ripreso da tutti – che abbiamo espresso, anche nella nota che abbiamo lasciato, un apprezzamento per la positiva gestione commissariale; ognuno può avere la propria opinione, ma da un anno a questa parte qualche risultato si vede, soprattutto sul fronte della stabilità e della credibilità che la stessa compagnia sta recuperando verso il mondo esterno.

Il disegno di legge, contemplando una proroga di sei mesi, permette di trovare il migliore acquirente possibile per sviluppare l'azienda. Se c'è necessità di andare oltre i sei mesi, non può che vederci favorevoli.

Il senatore Margiotta chiedeva dell'accordo di aprile 2018. Ovviamente, se c'è stato un accordo, c'è stata condivisione del percorso, anche perché siamo passati da 1.600 persone in cassa integrazione a 1.400, di cui sono «solamente» 300 persone in cassa integrazione a zero ore. Non è ovviamente sufficiente e soddisfacente al cento per cento, perché il nostro obiettivo è quello di non perdere nessuno nell'eventuale vendita dell'azienda, compreso tutto il mondo dei precari a cui faceva riferimento il senatore Andrea Cioffi.

In chiusura, prima di cedere la parola al mio collega, ci è stata posta una domanda, sempre dal senatore Cioffi, in merito agli atti di responsabilità nei confronti della gestione precedente, ossia di Etihad, cosa che deve essere inevitabilmente fatta dai commissari che stanno gestendo questo aspetto. Credo che siano stati avviati degli interventi in cui vengono richiamate la responsabilità di chi ha preceduto e di chi ha fatto cose che non dovevano essere fatte.

Ci è stato chiesto se abbiamo mandato comunicazioni scritte; ho avuto incontri con gli stessi commissari, in cui abbiamo ribadito che è sotto gli occhi di tutti che lo sviluppo dell'azienda deve passare necessariamente per lo sviluppo delle tratte di lungo raggio e non contrarsi sul medio raggio. Vorrei tuttavia ricordare che si tratta di una compagnia che attualmente è in amministrazione straordinaria, quindi dovrebbe mantenere ciò che ha e poi, dopo essere stata acquisita, venduta o aver trovato un *partner* importante, pensare all'eventuale sviluppo.

*CUSCITO.* Signora Presidente, sarò molto sintetico. Parto dalla prima domanda che è stata posta su Fiumicino. C'è un tema che riguarda l'aeroporto di Fiumicino, è evidente, ma questa domanda mi dà lo spunto per rispondere su tutto il resto. Alitalia ha ristretto, di anno in anno, il proprio perimetro aziendale. Ovviamente sia Alitalia che i proprietari dell'aeroporto di Fiumicino sono imprenditori privati, quindi il fatto che Alitalia abbia lasciato fette di mercato ha fatto sì che altri *competitor*, vettori, siano essi stranieri o italiani, si siano inseriti nell'aeroporto di Fiumicino.

A questo proposito, rispondo anche ad altre domande che sono state poste. Qui si sta lavorando su un disegno di legge che presuppone il rinvio di sei mesi dell'avvicinarsi del nuovo acquirente. Da un lato è un bene, perché questa compagnia in quest'anno ha dimostrato di poter stare meglio sul mercato, quindi si è assestata; tuttavia c'è un tema di fondo che è molto più evidente e che nessuno ha citato: Alitalia continua a per-

dere fette di mercato. Porto l'esempio di Air Italy che (è un bene anche questo, perché è un'azienda che ha tanti lavoratori e noi siamo contenti che non sia fallita) ha messo cinque aeroplani di lungo raggio sullo scalo di Malpensa. Le fette di mercato che Alitalia perde oggi non le riacquisirà mai; questa è la realtà e nessuno l'ha detto qui dentro e mi pare che nessuno se ne interessi. Le fette di mercato che Alitalia ha perso a favore di Ryanair non le riprenderà mai.

Per Alitalia ci vorrebbe una riconversione industriale. La riconversione industriale prevede che la flotta di Alitalia, che è composta di 120 aeroplani, sia sbilanciata sul lungo raggio, non sul medio raggio. Alitalia ha cento aeroplani di lungo raggio e venti di medio raggio; Lufthansa di lungo raggio ne ha 200, quindi di cosa parliamo? La riconversione industriale di una compagnia aerea richiede anni, non giorni e neanche mesi: una compagnia aerea si forma in anni. Noi abbiamo messo pochi anni a distruggerla, ma il tema adesso è che cosa si vuole fare per costruirla, perché questo richiede anni e tanti soldi.

Prima si parlava di un miliardo e mezzo di investimenti. Assolutamente sì, ma un miliardo e mezzo solo per partire, per i primi due anni; se pensiamo che il costo medio di un aeromobile va dai 50 ai 100 milioni di euro (questo è il costo medio e gli aeroplani che costano di più ovviamente sono quelli di lungo raggio e quelli più nuovi) è presto fatto il calcolo; e parliamo solo di un aeroplano, quindi non degli equipaggi necessari e delle infrastrutture che ci sono dietro.

Allora concordo con il discorso relativo alla necessità di una visione complessiva di Alitalia, che non si limiti al breve periodo (da qui a sei mesi) ma che arrivi a 5 - 10 anni, altrimenti non avremo più l'Alitalia e non avremo più una fetta di mercato del trasporto italiano molto importante.

Se poi la decisione è dare l'azienda a Lufthansa perché la Lufthansa ha 300 aeroplani di lungo raggio e può fare anche il lungo raggio per Alitalia siamo assolutamente contrari, e questo è evidente, perché se l'operazione comporta che noi dobbiamo portare i nostri passeggeri sugli *hub* di Monaco e Francoforte per far volare gli aerei della Lufthansa, è chiaro che chi concorda è un pazzo e noi diciamo assolutamente no.

Infine, per quanto riguarda la vertenza dell'anno scorso, noi firmammo un verbale di confronto, per quanto discutibile e impopolare, ma se avessimo firmato l'accordo non saremmo in amministrazione commissariale, la compagnia sarebbe partita e ci sarebbero stati gli investimenti. Noi quel verbale non l'abbiamo firmato, come accadde invece nel 2008, quando fu firmato un verbale e partì la nuova Alitalia con esiti nefasti. Abbiamo deciso di porre nelle mani dei lavoratori una scelta, io penso che sia stato coretto e l'esito è sotto gli occhi di tutti.

*PIETRINI.* Come vice segretario nazionale della Federazione del trasporto aereo (UGL), signor Presidente, ribadiamo ancora una volta il fatto che Alitalia ha bisogno di norme e leggi a sostegno di questo settore. È impensabile non investire in questa direzione e Fiumicino deve essere -

lasciatemelo dire – protetto da un sistema che garantisca che le compagnie *low cost* portino nei City Airport e non nell'*hub* principale il loro *core business*.

PRESIDENTE. Ringraziamo i rappresentanti della FILT-CGIL e della UGL – Trasporto aereo e tutti coloro che sono intervenuti per il contributo dato ai nostri lavori.

Segue l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale professionale aviazione civile (ANPAC), dell'Associazione nazionale professionale assistenti di volo (ANPAV), dell'Unione sindacale di base trasporto aereo (USB), della Confederazione unitaria di base trasporti (CUB – Trasporti) e di ASSOVOLO, che ringraziamo per la loro presenza.

Prima di iniziare, vi prego, se possibile, di essere sintetici nei vostri interventi.

DE CARLO. Sono il segretario esecutivo dell'ANPAC (Associazione Nazionale Professionale Aviazione Civile). Signora Presidente, sono Stefano De Carlo, segretario esecutivo di ANPAC e innanzi tutto vi ringrazio per l'invito a partecipare ai vostri lavori sulla situazione dell'Alitalia che purtroppo da anni ci vede coinvolti in situazioni non piacevoli e dalla difficile soluzione.

Per affrontare il tema in termini pratici, parliamo del presente e del futuro, dato che il passato, purtroppo, vede anni di problematiche che non ha molto senso oggi ripercorrere.

Il nostro parere sulla gestione commissariale è positivo, nel senso che sono stati fatti gli interventi che erano possibili per ridurre i costi, l'azienda è un po' migliorata e i ricavi sono aumentati. Purtroppo, però, questo non è sufficiente a risolvere il problema di Alitalia che continua a perdere cifre importantissime. Quindi, quello che ovviamente si nota è la mancanza di un piano industriale, la mancanza di un *partner* industriale e finanziario. La situazione odierna, dunque, è positiva nei limiti del fatto che siamo in fase di gestione commissariale. Vi è una preoccupazione forte per gli aspetti sociali e occupazionali perché comunque è attiva la cassa integrazione e ci sono quindi esuberi dichiarati formalmente. Ci sono perdite ingenti annuali, quindi bisogna trovare una soluzione che rispetti comunque i volumi e non riduca l'azienda ulteriormente, più di quanto è già stata ridotta. Dobbiamo avere una prospettiva di ritorno alle dimensioni proprie di una compagnia di bandiera quale dovrebbe essere Alitalia, la prima compagnia di trasporto aereo italiano, e servono investimenti di lungo raggio. Questo vuol dire risorse che purtroppo sono necessarie molto, molto ingenti (parliamo di uno, due o tre miliardi di euro perché altrimenti sarebbe difficile pensare ad uno sviluppo di lungo raggio).

Per quanto riguarda, invece, il medio raggio, in cui oggi Alitalia accumula perdite maggiori, serve una ristrutturazione che sia in grado di tenere il passo con le *low cost* che oggi in Italia comunque sono una presenza molto importante.

Un problema ulteriore è dato dai limiti che l'attuale – forse precedente ma ancora attuale – alleanza con il gruppo Air France – Skyteam sta generando sul Nord America perché esiste un accordo che limita fortemente lo sviluppo di Alitalia sul Nord America. Il mercato ricco di lungo coraggio, però, è quello e quindi, per quanto si possano aprire linee di lungo raggio fuori dal Nord America, molte di queste sono in perdita quindi diventano investimenti importanti che però non generano poi i risultati attesi. Bisognerà trovare una soluzione rapida ed efficace al problema dello sviluppo sul Nord America anche perché è un mercato molto importante. Ci sono ogni giorno molti aerei che vengono in Italia e portano turisti americani avanti e indietro sul nord Atlantico e l'Alitalia non sfrutta questo tipo di possibilità perché è limitata e non può farlo.

Ovviamente Fiumicino è un tema particolare perché si sta sviluppando e sta diventando un *hub* molto efficiente in termini di infrastruttura. Alitalia dovrebbe essere posizionata su Fiumicino ed essere la principale compagnia ad operare su Fiumicino. Al momento non si capisce bene cosa sta succedendo ma non è così chiaro e non c'è un posizionamento di Alitalia su Fiumicino che consenta di essere efficienti nella gestione di tutto il *network* dei voli. Queste sono, a grandi linee, le tematiche. Se ci sono ulteriori domande, naturalmente sono disponibile a rispondere.

PRESIDENTE. Segue ora l'audizione dei rappresentanti ANPAV. Do la parola a Muccioli.

MUCCIOLI. Sono il presidente dell'ANPAV (Associazione Nazionale Professionale Assistenti di Volo). Signora Presidente, ringrazio la Commissione per la cortesia e soprattutto per la velocità con la quale ha inteso puntare un faro di attenzione sul problema Alitalia. Credo che non ci sia un italiano che non conosca la tragedia, per alcuni aspetti, e anche l'assurdità di una situazione che si protrae da anni e che ha visto negli ultimi otto, nove anni il susseguirsi di un numero di amministratori delegati che in nessun'altra azienda, privata o pubblica che sia, si era mai prodotto. Già dal 2009, quando i cosiddetti capitani coraggiosi intervennero dietro la spinta del Governo di allora, sono successe delle cose aberranti, a parer mio.

È stato anche invocato in tante occasioni e in tante audizioni l'intervento degli organi competenti per fare le cosiddette indagini interne e verificare se ci fossero delle responsabilità per quanto stava accadendo. A tutt'oggi a noi non risulta che ci sia mai stato nulla, tanto è vero che di un anno fa abbiamo avuto l'epilogo, ancora più drammatico, quando abbiamo dovuto commissariare l'azienda. Io dico che il commissariamento è stata una fortuna, perché almeno si è bloccato un fiume che tracimava da tutte le parti e che non si sapeva bene a cosa avrebbe potuto portare.

Il commissariamento ha generato effetti benevoli per alcuni aspetti, anche se lo sforzo per il mantenimento occupazionale non è ancora stato compiuto nella sua interezza. Segnali di attenzione ce ne sono stati, ma abbiamo ancora 1.400 persone considerate in esubero. Il commissaria-

mento ha generato una visibilità sugli errori commessi in passato; esistono delle responsabilità ben precise. Noi abbiamo assistito di recente alla ricostruzione di alcuni settori che i predecessori avevano completamente distrutto e svenduto.

Qualcuno dei tecnici, sicuramente più preparato, saprà meglio di me sottolineare il fatto che interi settori tecnici sono stati svenduti e regalati alla nostra «cugina» Air France e sono stati svenduti macchinari che costavano milioni e milioni di euro. Adesso i commissari per tanti motivi hanno dovuto ripristinare questi settori: mi riferisco a quello tecnico e alla parte manutentiva. Ma questo è soltanto uno dei tanti punti che poi, ripeto, coloro che sono più esperti del settore saranno in grado di denunciare e far presente alla Commissione.

Torno al momento attuale. Per quello che ci riguarda, ripeto, il commissariamento per ora sta dando segnali di attenzione e vi è il tentativo di rimettere Alitalia su una giusta strada. Non ultimo, c'è una cosa positiva: a me, come italiano, fa onore e piacere sentir dire e veder scritto sulla stampa che Alitalia negli ultimi due, tre mesi ha conquistato anche il primo posto nel mondo per quanto riguarda la puntualità di – ahimè – quei pochi voli che purtroppo facciamo, perché abbiamo una flotta ridicola.

Il tutto si ricollega al fatto che, se dobbiamo salvare la nostra compagnia di bandiera, non c'è dubbio che vi è necessità di investimenti per rafforzare la flotta e di investimenti per migliorare la nostra presenza nel mondo e soprattutto aprire delle linee mantenendole ed alimentandole. Infatti, aprire una nuova linea costa milioni; ma se si apre e si chiude, perché è solo stagionale o perché l'aeromobile non ce l'abbiamo, facciamo nient'altro che un *rolling* di disastri.

Mi limito a sottolineare solo questi aspetti, rimanendo disponibile ad intervenire per rispondere ad eventuali quesiti.

**PRESIDENTE.** Segue ora l'audizione dei rappresentanti USB. Innanzitutto, se avete preparato delle relazioni, vi chiediamo cortesemente di consegnarle alla Commissione in modo da poterle mettere a disposizione di tutti i colleghi.

**STACCIOLI.** Sono il presidente dell'ANPAV (Associazione Nazionale Professionale Assistenti di Volo). Signora Presidente, ringraziamo la Commissione per questa audizione che arriva in un momento estremamente delicato sia per il futuro della compagnia che ovviamente per i suoi 12.000 dipendenti. Sempre cercando di guardare verso il futuro ed imparando dagli errori del passato, il rinvio del bando, che è una misura urgente, secondo noi un atto dovuto e di tutto buon senso, non è sufficiente. Noi riteniamo che questi mesi dovrebbero essere utilizzati per riflettere e voltare pagina, perché noi siamo contrari al bando di vendita, così come era stato elaborato dal precedente Governo e che conteneva il mandato ai commissari, per aprire invece una seria riflessione sulla prospettiva

non solo della compagnia di bandiera e dei suoi dipendenti, ma anche dell'intero settore del trasporto aereo.

Lo scorso 12 febbraio noi avevamo inviato a tutti i partiti durante la campagna elettorale una lettera nella quale avevamo cercato di spiegare come il disastro Alitalia non fosse solo un evento che colpisce i dipendenti, ma un enorme costo della collettività per il sostegno degli oneri sociali e soprattutto un conto molto salato per quanto riguarda gli introiti turistici e in termini di accessibilità intercontinentale, che incidono sulle entrate del Paese. Per questo chiediamo che si sfrutti questo momento, questo spazio, che è una formidabile opportunità, a nostro avviso, per trovare delle soluzioni che superino l'attuale situazione straordinaria. Noi dobbiamo uscire dallo stallo. Questa è un'azienda che da troppi anni è vittima di piani industriali sbagliati e da un anno è ferma perché è in commissariamento straordinario con un unico mandato, quello a vendere gli *asset*, o uniti o scorporando l'*handling*.

Secondo noi, questo è il momento in cui bisogna fare il passo avanti. Noi avevamo già scritto un anno fa (e ve lo consegneremo adesso) un memoriale rispetto a dieci punti, che vanno dalla nazionalizzazione alle questioni industriali, per riposizionare l'azienda.

Siamo coscienti che questo riposizionamento non è gratuito, ma riteniamo che la contropartita in termini di beneficio per i lavoratori e per l'intero Paese, quindi per tutti i cittadini, sia notevolmente superiore ai costi finora sopportati dal Paese Italia per la privatizzazione fallimentare e per piani industriali che hanno distrutto una compagnia.

Per quanto riguarda la questione industriale di Alitalia, cercando di essere il più succinto possibile, tale questione passa prima da un presupposto: noi siamo convinti che già adesso Alitalia, con il numero di passeggeri che trasporta e con i ricavi, almeno quelli conosciuti fino a poco tempo fa (che sono quelli del 2015, perché l'ultimo bilancio pubblicato è quello del 2015 anche se si conoscono i passeggeri trasportati anche nel 2016 e nel 2017), sia una compagnia che può già essere in equilibrio se si vanno a incidere e efficientare i costi.

Ad eccezione di quello del lavoro, che è ben al di sotto delle compagnie di riferimento, ma mi riferisco qui agli appalti, agli *outsourcing*, ai *leasing*, al carburante, sono tutti costi sui quali si può e si deve intervenire e sui quali finora i commissari non sono intervenuti in maniera così decisa. Quindi, noi non siamo di fronte a un'azienda che ha una voragine operativa, ma ad un'azienda che è oberata di debiti per gli sbagli del passato.

La seconda questione industriale, che è una questione che credo sia ormai abbastanza chiara per tutti, passa attraverso il riposizionamento dell'azienda sul lungo raggio (un intervento che non è semplice, ma è obbligatorio); il ribaltamento dell'equilibrio tra lungo raggio e medio raggio, anche in termini di flotta; la discussione di alleanze che ci impediscono di avere rotte più remunerative, che sono quelle del Nord America. Un altro punto, molto importante, è la reinternalizzazione dei processi che fino ad ora noi abbiamo appaltato, a costi ben superiori, all'esterno.



Mi riferisco alla manutenzione, che fino a poco tempo fa era un fiore all'occhiello dell'Italia (non dell'Alitalia, ma dell'Italia). Mi riferisco all'*handling* e all'*information technology*. Questi processi, non solo noi li abbiamo appaltati e li paghiamo a prezzi veramente vergognosi, ma, se li inserissimo all'interno, tutelerebbero l'occupazione, l'accrescerebbero, renderebbero l'azienda più efficiente e qualcuno potrebbe ricavarne dei profitti. Lufthansa Technik realizza tre miliardi di ricavi l'anno. Lufthansa Technik fa quanto fa l'Alitalia in termini di valore interno e in termini di contratti all'esterno per tutte le sue controllate. Questa è una riflessione dalla quale non si scappa.

La seconda riflessione alla quale tengo molto è che non si risolve il problema Alitalia se non si risolve il problema del sistema del trasporto aereo italiano. Questo è un tema dove la mancanza di regole uguali per tutti, la presenza di finanziamenti di *co-marketing* a pioggia non controllati, l'inefficienza degli enti di controllo renderebbero inutile (perché questo ci ha danneggiato notevolmente) un eventuale risanamento dell'Alitalia.

In conclusione, noi chiediamo che adesso si apra una riflessione per capire come fare uscire Alitalia da questo stallo e da questa situazione straordinaria. Noi diamo la massima disponibilità. Abbiamo le nostre idee e siamo pronti a ribadirle affrontando questi due temi: uno industriale e uno di sistema.

PRESIDENTE. Segue ora l'audizione di CUB trasporti.

*AMOROSO*. Sono della segreteria nazionale della CUB-Trasporti. Signora Presidente, ringrazio la Commissione per questa audizione. È sicuramente un fatto nuovo, soprattutto per l'organizzazione che rappresento, che è stata esclusa da qualsiasi convocazione, sia da parte dei commissari sia da parte dei ministri, nelle precedenti occasioni in quanto fummo particolarmente attivi nel contrastare il piano di Etihad. Soltanto tra la fine del 2016 e l'inizio del 2017 indicammo cinque scioperi.

Siamo stati molto critici durante la gestione commissariale che, a nostro avviso, è assolutamente in continuità con quanto è stato fatto in precedenza. In realtà, l'avvio della cassa integrazione e la definizione di esuberanti sono in continuità nel senso che si punta ancora una volta a un ridimensionamento della compagnia di bandiera.

In merito al decreto, noi condividiamo sicuramente lo spostamento della data e la riconferma del prestito ponte, anche se su questo punto mi riservo di fare alcune brevi proposte al termine del mio ragionamento. Questa audizione arriva in un momento particolare, in un momento in cui finalmente è stata fatta luce su moltissimi degli argomenti che riguardano Alitalia e il trasporto aereo nazionale.

Finalmente si sa che il trasporto aereo italiano non è un settore in crisi. Purtroppo, centinaia di accordi sindacali (decine di accordi, se non appunto centinaia) che ci hanno preceduto nel tempo in questi ultimi anni iniziavano con la definizione della crisi del sistema del trasporto ae-

reo italiano. Ma dal 2008 al 2013, in piena crisi economica italiana, il trasporto aereo italiano passeggeri cresceva del 10 per cento e il trasporto merci del 15 per cento. Un settore altamente competitivo, un settore assolutamente importante.

Purtroppo, oggi finalmente si sa che la crisi dell'Alitalia deriva dal nanismo industriale in cui è stata ridotta Alitalia. Le hanno chiamate ristrutturazioni: sono state vere e proprie destrutturazioni. Qui però c'è un fatto da dover chiarire: è stato un caso? Sono stati errori? Noi non pensiamo che siano stati errori. C'è stata una sistematica volontà di ridimensionare Alitalia; una sistematica volontà di cedere il passo ai concorrenti delle principali compagnie europee.

Basti pensare che nel 2000 l'allora Commissario europeo ai trasporti, Ana de Palacio, disse che di lì a qualche anno (ancora il fenomeno delle *low cost* doveva esplodere) sarebbero rimasti tre i vettori globali in Europa, cioè i vettori dei Paesi di serie A dell'Europa: la Lufthansa, l'Air France e la British Airways. Tutti gli altri avrebbero fatto traffico ancillare. Questa previsione è stata accompagnata dai Governi che si sono succeduti.

Io vorrei solo ricordare una frase. Considerate che la privatizzazione, la vera stangata, arriva nel 2008. Ebbene, nel 2004 Berlusconi diceva che in Alitalia lavorava il doppio del personale necessario. Ricordiamo questo dato: Alitalia e Air One nel 2004 avevano, insieme, 240 aeromobili. Al momento della privatizzazione, il ridimensionamento che venne inflitto comportò un taglio di circa 70 aeromobili. Complessivamente, la flotta di Alitalia e Air One arrivò addirittura a circa 150 aeromobili. Vennero lasciati a casa in quella occasione, che fu la più grossa ristrutturazione, 10.000 lavoratori e Alitalia subì un ridimensionamento assolutamente importante.

Finalmente, questa situazione è cominciata a emergere; ma non è finita. Ancora nel 2014 la ristrutturazione di Alitalia ha comportato l'uscita di ulteriori 2000 lavoratori e ha lasciato a terra ulteriori 30 aeromobili, con un ulteriore ridimensionamento che ha portato la flotta a 120 aeromobili.

Anche lì, si è trattato di un errore? Ma se io penso al fatto che il progetto Etihad era sponsorizzato da un Governo la cui forza di maggioranza era proprio un partito quale il PD che, nelle vesti di Enrico Letta, nel 2005 diceva che per Alitalia bisognava disegnare un futuro di vettore regionale, io non credo che quello che è successo sia soltanto effetto di errori di sistema. Io penso che siano stati degli errori.

Oggi finalmente si sa che le ristrutturazioni hanno fatto carne da macello di lavoratori. Nel 2014 hanno licenziato i disabili; hanno licenziato le categorie protette; hanno esponenzialmente aumentato lo sfruttamento del lavoro precario.

In Alitalia, nel momento in cui si stanno definendo gli esuberanti, il commissario straordinario chiede e ottiene dalle organizzazioni sindacali il prolungamento dello sfruttamento del lavoro precario affinché i tempi per la maturazione della stabilizzazione arrivino, non come prevede la

legge, a 36 mesi ma addirittura a 72 mesi. Stiamo parlando di una vita di lavoratori precari, e quelli che stanno per assurgere alla condizione di essere stabilizzati vengono lasciati a casa perché c'è forza lavoro nuova che deve sostituire. Tutto questo si sa; cosa non si sa? Non si conosce cosa sta succedendo nella gestione commissariale; c'è assolutamente una cortina di fumo su quello che sta succedendo. Non si hanno i conti.

Come CUB-Trasporti abbiamo chiesto la relazione sulle cause del dissesto; abbiamo fatto una richiesta di accesso al tribunale di Civitavecchia sulle cause del dissesto Alitalia, il programma di ristrutturazione Alitalia e abbiamo chiesto la trimestrale. Il tribunale ci ha negato la possibilità di accedere. Non solo, ma sulla trimestrale non ha detto una parola. Allora, abbiamo chiesto al MISE l'accesso alla relazione sulle cause di insolvenza di Alitalia, visto che lo prevede la legge Prodi *bis*. Abbiamo chiesto di accedere alla relazione sul programma di ristrutturazione.

Le relazioni sulle cause di insolvenza sono state pubblicate sul sito della gestione commissariale: su 300 pagine, 112 sono visibili, le altre tutte *omissis*; non si evincono le cause di insolvenza. Dove sono state fatte azioni di responsabilità nei confronti di chi ha determinato il dissesto? Quando sono state fatte da questi commissari e cosa sta succedendo all'interno della compagnia? Questo lo chiediamo con forza.

Intanto, penso debbano essere rimossi i commissari con la massima urgenza; chiediamo che la gestione commissariale sia condotta con la dovuta trasparenza, che faccia emergere le cause del vero dissesto. Crediamo che Alitalia possa essere ristrutturata, che per Alitalia ci possa essere un piano che la rilanci davvero. Parlo da cittadino, oltre che da sindacalista.

Le cronache giornalistiche ci raccontano che easyJet fa la proposta, Lufthansa chiede 4.000 esuberi, però lascia 70 aeromobili a terra. Può un Paese come l'Italia rinunciare a gestire i flussi turistici da e per il nostro Paese? Pensiamo di no; non lo vuole il Paese ma sicuramente non lo vuole la categoria. È necessaria una riflessione di sistema.

Sui giornali viene dipinta la questione Air Italy come importantissima, come la soluzione, il futuro. Parliamo di una compagnia di 12 aeromobili, diciamo di proprietà araba, e invece si dice che Alitalia non può stare sul mercato perché non è in grado. Noi pensiamo, al contrario, che tutto questo possa essere fatto.

**PRESIDENTE.** Segue ora l'audizione dei rappresentanti di ASSOVOLO. Cedo la parola al segretario nazionale Confael del comparto trasporti, Davide Carovana.

**FURIGA.** Sono il segretario nazionale Confael comparto trasporto aereo. Buongiorno a tutti e grazie per la convocazione. David Carovana non può intervenire in quanto non gli sono stati concessi i permessi non retribuiti in base alla legge n. 300 del 1970, per cui intervengo io, Carlo Furiga.

La Confael ASSOVOLO due anni fa, in tempi non sospetti, ha prodotto due *dossier*: uno riguardante il sistema del trasporto aereo e le sue

storture e l'altro il *co-marketing*. Sono stati mandati agli organi di stampa e a tutto l'ambito politico e in questo tempo gli argomenti sono venuti alla ribalta. Effettivamente, il contesto è disagiata per l'operatività dell'Alitalia e qualunque salvataggio si fosse prodotto in questo tempo non avrebbe visto risultati ottimali in quanto si dà troppo spazio a compagnie che altrove in Europa operano al di fuori degli aeroporti principali.

Parecchi anni fa in Italia, per esempio, c'è stata l'assegnazione per gli aeroporti *low cost*; in particolare la diatriba era tra Latina e Viterbo. Vinse Viterbo, che però non fu mai operativo. Oggi si consente alle *low cost* di atterrare sull'aeroporto di Fiumicino ed è l'unico caso in Europa ove ciò avviene. Quindi, ogni tipo di salvataggio, se non si va a ristrutturare il sistema del trasporto aereo, è inutile. In tal senso, credo che tutti i sindacati siano ben propensi a porre la questione di un tavolo tecnico che possa risolvere il problema del trasporto aereo.

Per quanto riguarda l'Alitalia, siamo lieti che lo Stato abbia utilizzato la legge Marzano per gli ulteriori passi a seguito del dissesto economico. Ciò ha prodotto una serie di effetti benefici, che speriamo proseguano a prescindere dall'operato dei commissari; per cui c'è una rilevanza dell'azienda nel contesto nazionale che spinge la politica – e lo testimonia il fatto che si è usata la legge Marzano – a che essa venne risanata o comunque che si utilizzino tutti quegli strumenti che, nell'interesse nazionale, facciano in modo che Alitalia non sia più solo un costo ma che diventi un'azienda proficua che faccia l'interesse dell'Italia, sia nel muovere il *business* sia nel muovere il grosso dei flussi turistici per produrre e portare utili alla Nazione.

In questo contesto, nel ruolo del sindacato, faccio presente che dal 2009, dal primo commissariamento, i lavoratori hanno fatto la loro parte: il costo lavoro è stato abbattuto terribilmente e la produttività è ai massimi livelli. Per quanto attiene ai naviganti, la produttività è attestata ai massimi livelli della normativa comunitaria, quindi oltre a questo non si può andare. L'azienda è molto capace a sfruttare la prestazioni dei lavoratori. Noi auspichiamo che, essendoci un contratto nazionale di riferimento, si smetta di dare la possibilità alle compagnie minori di operare in maniera non in linea con il contratto nazionale, ossia di andare a varare contratti al ribasso aziendali che generano ulteriori danni nei riguardi dei lavoratori stessi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

CIOFFI (M5S). È stato interessante ascoltare le vostre relazioni, anche se a tratti hanno assunto un tono più da comizio che da Commissione parlamentare. Ad ogni modo, al netto di questo, è stato molto interessante.

Vi chiedo quali azioni concrete – ovvero documenti scritti – le vostre sigle hanno intrapreso per i precari di Alitalia di cui si è parlato, anche riguardo alle categorie protette già sotto la gestione CAI.

Ho ascoltato una certa critica nei confronti dell'azione dei commissari, che, secondo alcuni di voi, non hanno agito nel migliore dei modi.

Anche in questo caso, avete prodotto atti scritti per sollecitare i commissari ad agire in un modo o a rivedere alcune cose, quindi quali sono le azioni concrete che sono state fatte?

Avete poi parlato di strategia industriale. Se la volessi mettere in politica, il problema è che forse saranno vent'anni che non si fa un po' di politica industriale in questo Paese, ma questo riguarda la politica e non l'azione sindacale, anche se, purtroppo, rappresentando voi i lavoratori, vi trovate con questa mancanza, ma – ripeto – questo riguarda la storia e non fa parte della mia domanda. Vorrei capire quali sono le sollecitazioni, le azioni concrete che avete messo in campo, come ho detto prima, nei confronti dei commissari, affinché essi agiscano in maniera specifica nell'interesse della salvaguardia dell'azienda, quindi, a ricaduta, dei lavoratori.

PICHELTO FRATIN (*FI-BP*). Signor Presidente, anzitutto ringrazio gli auditi. Devo dire che dagli interventi, anche in riferimento all'audizione precedente, emerge come nell'ultimo anno ci sia stato un cambiamento.

Al di là delle valutazioni su quello che potevano fare in più o in meno i commissari o dei giudizi che ognuno di noi può esprimere rispetto alle azioni, in tutti gli interventi è emerso che può esserci un cambiamento e che nell'ultimo anno è iniziato un percorso di ristrutturazione o riconversione, in attesa della valutazione che dovrà esprimere il nuovo Governo – nessuno pretende di svolgere in questa sede tale ruolo – che potrà andare verso varie direzioni. Ho sentito che c'è una richiesta di nazionalizzazione: si può andare dalla nazionalizzazione alla cessione totale con in mezzo le varie combinazioni di *partnership*.

Proprio su questo il dato di fondo è individuare, alla luce di tutta la vostra esperienza, quale sia stato il grande errore nella gestione, nelle diverse fasi, delle azioni di Alitalia: abbandonare il lungo raggio (o diminuirlo; naturalmente ognuno utilizza il termine che più gli aggrada) per concentrarsi sullo stretto raggio. È ciò che, a questo punto dell'audizione, interessa in particolare a noi approfondire, perché ne va della valutazione – e sarà poi discusso nell'ambito della Commissione, naturalmente non in questa sede – politico-economica nazionale, perché il nostro è un Paese che vede nel turismo uno dei suoi punti di forza e sviluppo. È chiaro che Alitalia si indebolisce come flotta ma anche come *hub*. La valutazione sugli *hub* possiamo farla rispetto ad Alitalia come su altri soggetti. In realtà, ci stiamo indebolendo rispetto alla storia dei due grandi *hub*, Roma e Malpensa: mentre a Malpensa è ormai lontano il pensiero dell'*hub*, cominciamo ad avere difficoltà anche su quello di Roma.

Sulla base della vostra esperienza, ritenete che un meccanismo di *partnership* – con chi lo vedranno i futuri Governi e commissari – solo su Alitalia (lo chiedo a voi di Alitalia e probabilmente mi direte di sì) sia sufficiente a far ricambiare completamente il sistema del mercato? Sento dire infatti che con il Nord America le porte sono sbarrate e a que-

sto punto credo che gli accordi dovrebbe farli il Governo e non Alitalia: questa è la mia domanda.

TURCO (*M5S*), *relatore*. Signora Presidente, vorrei rivolgere agli auditi solo due domande: il sindacato ha potuto accertare politiche di discontinuità tra l'organo amministrativo e i commissari?

Quali sono le azioni che il sindacato ha potuto attuare di contrasto alle politiche di esternalizzazione?

PRESIDENTE. Se non ci sono altre richieste di intervento, restituisco la parola agli auditi per le risposte.

AMOROSO. In termini di interventi che si possono chiedere alla gestione commissariale, ritengo che uno degli atti assolutamente indispensabili sia la produzione di informazioni oggettive sullo stato della compagnia: la presentazione della relazione trimestrale è indispensabile. Ricordo nuovamente che non ci ha risposto il tribunale fallimentare e non ci ha risposto il MiSE.

Guardando alla situazione di Alitalia, che a nostro avviso è ancora problematica e ha sicuramente bisogno di una ristrutturazione, il ragionamento sulla *partnership* si può fare, ma non nella condizione attuale: parliamo di una compagnia completamente dissestata e in difficoltà a presenziare persino il proprio mercato. Deve essere effettuata una ristrutturazione con la necessaria trasparenza.

Sulla questione dei precari che cosa si è fatto? A parte le mobilitazioni, che sono le iniziative proprie del sindacato, sono state mosse anche azioni legali e molti provvedimenti sono stati impugnati da parte dei lavoratori. Chiaramente le lungaggini dei tribunali, in particolare del tribunale del lavoro di Civitavecchia, ci costringeranno ad avere responsi non ad effetto immediato, ma riteniamo che la soluzione di aumentare il numero di stagioni da effettuare prima della stabilizzazione non vada in direzione della soddisfazione delle necessità dei precari.

Per quanto riguarda la questione della gestione commissariale, abbiamo risposto con atti concreti, presentando esposti e denunce. È in corso un'indagine della procura della Repubblica sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali. Lo so perché sono stati intervistati alcune centinaia di lavoratori, ai quali è stata recapitata una lettera di invito a presentarsi alla procura della Repubblica, in particolare assistenti di volo e piloti, soprattutto per quanto riguarda il superamento dei limiti d'impiego annuali e sul tema dei giorni di riposo. Sono due questioni che abbiamo sollevato in un esposto alla Procura della Repubblica che ha avviato l'indagine.

Un altro esposto è stato fatto sull'esternalizzazione delle attività informatiche. Siamo in presenza di lavoratori messi in cassa integrazione: una cassa integrazione – scusate, ma è importante che venga ribadito – senza la definizione di un minimo di criteri, come prevede la legge. I lavoratori vengono messi in cassa integrazione per ragioni assolutamente estranee a quelle di un'oggettivizzazione dei criteri. In particolare nell'in-

formatica abbiamo notato che i lavoratori sono stati posti in cassa integrazione e le attività sono state esternalizzate, a nostro avviso, anche aumentando i costi di gestione. Abbiamo visibilità sui conti? Non l'abbiamo. Sono atti che, a nostro avviso, contraddicono quella che potrebbe essere una gestione assolutamente idonea.

Per quanto riguarda il modo in cui bisognerebbe procedere è vero che Alitalia sconta quello che abbiamo detto: il ridimensionamento, la perdita di gestione sulle tratte di lungo raggio e una serie di questioni che si protraggono e che neanche i commissari – ahimè – hanno rivisto. Dal punto di vista prettamente sindacale continuiamo ad assistere all'espulsione dalle attività produttive di lavoratori con competenze assolutamente importanti, i quali, una volta espulsi, magari ricorrono al giudice, vengono reintegrati nel posto di lavoro e poi non vengono fatti lavorare, pur provenendo da settori in cui la cassa integrazione non si applica. Riteniamo che questa non sia una gestione trasparente dal punto di vista, in particolare, dei commissari.

Insistiamo su questo perché abbiamo scoperto che Alitalia, se sgravata dal piombo nelle ali che è determinato dagli extracosti, è una compagnia risanabile che può essere reimpressa nel mercato. Il problema è che gli extracosti non ce li hanno raccontati i commissari. Da un fogliettino fornito alle organizzazioni sindacali, convocate in occasione della sottoscrizione di quell'accordo che i lavoratori hanno bocciato, esce fuori il conto economico in cui Alitalia aveva denunciato gli extracosti: aveva quindi fatto operazioni di *benchmarking* sulle spese per la manutenzione e sul *leasing*, scoprendo che erano superiori a quelle di mercato, ma non aveva fatto *benchmarking* sul costo del lavoro perché, com'è dimostrato nell'opuscolo che vi abbiamo rilasciato, frutto anche di studi di professori universitari che ci hanno accompagnato in questa analisi, non era sicuramente un extracosto. Allora i commissari quei costi li hanno tagliati? Noi non abbiamo contezza della questione. Abbiamo al momento studi di professori esterni alla gestione commissariale che ci dicono che i conti sono in dissesto, con una perdita economica di Alitalia che va dai 500 ai 600 milioni l'anno. È possibile allora ristrutturare Alitalia, che ha un mercato, *know-how* e rappresenta un *asset* strategico per il Paese? Noi pensiamo assolutamente di sì, e non lo facciamo in maniera fideistica, ma perché ci sembra una barzelletta che un Paese, in cui uno dei settori principali è il turismo, si debba privare della gestione dei flussi turistici da e per casa propria.

*FURIGA.* Signora Presidente, richiamando l'intervento del collega Amoroso, vorrei ribadire quanto detto in precedenza: in Italia vi è la necessità di ristrutturare il sistema del trasporto aereo. Pensiamo, ad esempio, a come tale sistema funziona bene nelle altre Nazioni; in Italia invece è una giungla sia sui contratti di lavoro che generano *dumping*, sia sulla facoltà degli stessi aeroporti di far atterrare compagnie minori. Il mercato è perciò viziato. Noi non sappiamo quali siano le ragioni che hanno spinto negli anni la politica a non correggere il tiro su questo aspetto, ritrovan-

dosi oggi ad utilizzare la cosiddetta legge Marzano, concepita per un evento straordinario e non un fallimento regolare, per mettere pezze grandi ed enormi a costo della collettività, quando il sistema era già fallito e doveva essere sanato in maniera tale che non si giungesse a questo punto. Ritengo pertanto che il problema sia a valle.

Noi vi ringraziamo pertanto per qualunque passo possa essere fatto per realizzare un contesto di regole che consenta ad Alitalia, ristrutturata e risanata, di procedere con le sue gambe, perché ormai come costi interni ci siamo.

*STACCIOLI.* Sono membro dell'esecutivo nazionale dell'USB. Signora Presidente, la nostra organizzazione sindacale non ha sottoscritto l'accordo dell'aprile dell'anno scorso, preoccupandosi di contrastare una delibera governativa sbagliata, in particolare per quanto riguarda il Ministero dello sviluppo economico che ha, tra l'altro, condizionato fortemente l'azienda nell'anno scorso.

Per quanto riguarda i commissari, riteniamo che essi in un momento specifico abbiano rappresentato una buona guida, fino a quando non abbiamo cominciato a chiedere, sempre più insistentemente, di avere la situazione aziendale dei conti, dell'andamento dell'azienda e delle operazioni che stavano facendo. Aspettiamo ancora quei conti, ma il rapporto ci ha portato a non rinnovare l'accordo di cassa integrazione e a non sottoscrivere ulteriori accordi che ritenevamo sbagliati. Riteniamo non sia un problema di commissari, ma di scelta generale dello Stato rispetto ad un settore strategico. I commissari devono chiarire esattamente qual è la situazione aziendale in questo momento.

Vorrei poi soffermarmi sulla *partnership*. Noi riteniamo che in questo momento non ci sia un *partner* che faccia il bene dell'Alitalia e dell'Italia. Abbiamo il timore che non ci sia un *partner* industriale, che sicuramente rappresenta un elemento importante. Siamo nelle condizioni in cui l'azienda deve essere rifondata su interessi internazionali. I tre grandi gruppi che rappresentano il trasporto aereo, Air France, IAG (British Airways, Iberia e Vueling) e Lufthansa, non hanno interessi anche perché dai passeggeri di questa Nazione hanno ricavato negli ultimi quindici anni, dal momento in cui Alitalia ha cominciato ad indietreggiare, diversi miliardi di profitto. Al momento credo che la nostra posizione sia chiara.

In ultimo, per quanto riguarda i precari, il problema è gravissimo. Non abbiamo assolutamente concordato alcun tipo di estensione ulteriore dei sessanta mesi che già erano stati concessi. È un problema sul quale i commissari hanno commesso un errore, anche perché mancava qualsiasi logica di *turnover* in Alitalia.

*DE CARLO.* Sono segretario esecutivo dell'ANPAC (Associazione Nazionale Professionale Aviazione Civile). Signora Presidente, per quanto riguarda la *partnership*, il cosiddetto piano Fenice del 2008 ha tagliato definitivamente le ali ad Alitalia. Purtroppo in quel caso c'è stato un intervento pesante dello Stato che è andato in una direzione che non ha con-



sentito uno sviluppo reale di Alitalia; facendo operazioni per fini diversi in quel 2008 non è stato centrale lo sviluppo futuro di Alitalia. Il lungo raggio è stato mortificato, è stato fatto un piano incentrato sul medio raggio, perché comunque c'erano interessi relativi ad Air One. Si doveva tenere in piedi un medio raggio per motivi diversi da quelli industriali che potevano in quel momento essere messi in campo, generando una situazione che ancora svolge i suoi effetti e che si sta cercando faticosamente in questi anni di superare. È chiaro che l'alleanza non ha aiutato perché comunque gli interessi di Air France non sono stati quelli di sviluppare Alitalia. Sul Nord Atlantico c'è una *partnership*, una *joint venture* che dà delle regole, in cui noi siamo la cenerentola del sistema e ciò sicuramente non permetterà uno sviluppo. Il ruolo dello Stato sarà fondamentale perché non basta un *partner* industriale o finanziario per risolvere il problema. Lo Stato dovrà comunque supportare questa soluzione trovando degli strumenti politico industriali per cercare di superare il problema sul Nord Atlantico e collaborando con gli Stati Uniti, con la parte delle compagnie che lavorano dall'altra parte dell'Atlantico per cercare di sviluppare i relativi flussi di traffico che sono importantissimi ed enormi e generano ricavi. Lo Stato dovrà accompagnare il ritorno alla redditività di Alitalia possibilmente investendo soldi all'interno, trovando strumenti legalmente possibili, che non abbiano limitazioni di altra natura.

*MUCCIOLI*. Sono il presidente dell'ANPAV (Associazione Nazionale Professionale Assistenti di Volo). Signora Presidente, vorrei rispondere a qualche domanda che ho ascoltato. Per quanto riguarda la fase di ulteriore ristrutturazione e *partnership*, non c'è dubbio che vi sia necessità di completare l'opera di ristrutturazione che, a parer mio, è in atto. Se sono da fare degli appunti ai commissari, essi sono di altro genere, non certamente di un'azione tesa a non migliorare lo stato di Alitalia. Lo strascico derivato dalla *partnership* con Etihad è ancora evidente. Mi riferisco ai danni che questi signori arabi hanno commesso anziché produrre benefici. La ristrutturazione dovrebbe continuare e cancellare tutti i colori arabi che Alitalia sta portando in giro per il mondo, con le divise e quant'altro: soldi buttati, milioni buttati non si capisce per quale ragione. Di conseguenza, ben venga un'ulteriore ristrutturazione per arrivare ad una *partnership* finanziaria o industriale. Ritengo però che senza la guida o la partecipazione dello Stato, Alitalia non potrà tornare a prendere il mercato e il ruolo che le compete. Vi è la necessità che lo Stato intervenga.

Per quanto riguarda la precarietà, su terra so che è molto diffusa ed è corposa. Io mi interessò principalmente di assistenti di volo e, di conseguenza, del personale di volo: attualmente non abbiamo precari in Alitalia. C'è una piccolissima percentuale di stagionalità nell'azienda controllata Cityliner, che è possibile perché in quel caso non esiste la cassa integrazione, mentre su Alitalia abbiamo attualmente ancora un po' di cassa integrazione da scontare e, di conseguenza, sarebbe impossibile usare i precari.

*FRATI.* A nome della segreteria Nazionale C.U.B, signora Presidente, abbiamo un altro problema molto grave, ricordando che questa è una delle più grandi aziende del Paese: il problema dei disabili. Alitalia è completamente scoperta sul fronte di tutti gli obblighi di legge. Assistiamo continuamente a infrazioni nella selezione del personale da porre in cassa integrazione, nei licenziamenti e nel mancato reintegro dei lavoratori disabili ingiustamente licenziati da parte di questa azienda. Non è tollerabile che un'azienda come Alitalia sia la prima a non rispettare le norme che dovrebbero riguardare tutte le aziende.

Rivolgo un appello alla Commissione, perché le voci interne che circolano sulla situazione finanziaria di questa azienda è che siamo al collasso dei conti. Dovete fare presto.

Noi logicamente non gradiamo la presenza di questi commissari, che non hanno alcuna esperienza di trasporto aereo. Dovete nominare esperti di trasporto aereo, che sappiano guidare l'azienda in una ristrutturazione. I 900 milioni sono persi, bisogna trasformarli negli *asset*; ormai sono andati, bisogna trasformare questi 900 milioni e prendere gli *asset*. Questa è un'azienda che, di fatto, è già nazionalizzata e bisogna darla in mano a persone che siano esperte del settore. Ci sono e bisogna controllare.

*PRESIDENTE.* Ringraziamo per l'intervento i rappresentanti di ANPAC, ANPAV, USB, CUB Trasporti e ASSOVOLO, dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito della procedura informativa in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 11,55.*



