



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

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 CONVERSIONE
DEL DECRETO-LEGGE RECANTE MISURE URGENTI PER
ALITALIA

14^a seduta (pomeridiana): giovedì 17 maggio 2018

Presidenza del vice presidente RIVOLTA

I N D I C E

Audizione del Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e del Comitato di sorveglianza nella procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia

| | | | |
|----------------------------|-------------------------------|----------------------|---------------------------------|
| PRESIDENTE | Pag. 3, 9, 14 e <i>passim</i> | * CARLOTTI | Pag. 14, 19, 20 e <i>passim</i> |
| CALIENDO (FI-BP) | 17, 18, 19 e <i>passim</i> | FIRPO | 23 |
| CIOFFI (M5S) | 9, 10, 18 e <i>passim</i> | QUAGLIANA | 21 |
| LUPO (M5S) | 10, 14 | * QUARANTA | 8, 19 |
| MARGIOTTA (PD) | 19, 22 | RIGGIO | 3, 10, 11 e <i>passim</i> |
| TURCO (M5S) | 10, 19, 20 e <i>passim</i> | | |

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: FdI; Lega-Salvini Premier: 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, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, Vito Riggio, accompagnato dal direttore generale, Alessio Quaranta, e il presidente del comitato di sorveglianza nella procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia, Gabriele Carlotti, accompagnato dai componenti del comitato, Stefano Firpo e Riccardo Quagliana, e dalla responsabile della segreteria del comitato, Celeste Chiariello.

I lavori iniziano alle ore 15,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e del Comitato di sorveglianza nella procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva nell'ambito dell'esame in sede referente del disegno di legge di conversione del decreto-legge recante misure per Alitalia, sospesa nell'odierna seduta antimeridiana.

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.

Sono presenti il presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, Vito Riggio, accompagnato dal direttore generale, Alessio Quaranta, e il presidente del comitato di sorveglianza nella procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia, Gabriele Carlotti, accompagnato dai componenti del Comitato, Stefano Firpo e Riccardo Quagliana, e dalla responsabile della segreteria del Comitato, Celeste Chiariello.

Cedo la parola al primo ospite.

RIGGIO. Signora Presidente, consentitemi di rivolgervi un affettuoso saluto all'inizio di questa esperienza. È la prima volta che sono in audizione nella nuova legislatura. Lo sono stato tante volte in legislature precedenti. Per quanto i problemi cambino relativamente, c'è un dato di novità e di compiacimento per il lavoro faticoso, ma importante a cui vi accingete.

Darò una semplice indicazione metodologica. Nel merito possiamo entrare con il direttore generale e con delle domande. L'indicazione è che l'Ente nazionale per l'aviazione civile svolge in Italia le funzioni che sono svolte in tutti i 198 Paesi dell'*International civil aviation organization* (ICAO) e, cioè, la vigilanza sulla sicurezza di tutto ciò che vola e sulle infrastrutture dalle quali si decolla o si atterra. Su tutto ciò che vola significa aerei, elicotteri, droni. Per quanto riguarda le compagnie aeree, noi svolgiamo una duplice funzione secondo il regolamento ICAO, integrato da disposizioni della *European civil aviation conference* (ECAC), che è una struttura più ampia rispetto all'Europa a 27 che raggruppa 44 Paesi. Naturalmente ci sono poi le prescrizioni specifiche, sempre all'interno dei regolamenti ICAO, date con un regolamento comunitario. Noi non applichiamo una normativa nazionale in questa materia ma internazionale o europea. Uno dei regolamenti della comunità europea del 1988, aggiornato al 2008, ci costringe a monitorare la situazione relativa alla sicurezza di tutte le compagnie aeree sotto il duplice profilo della capacità di svolgere le attività di volo con l'assoluta sicurezza per i viaggiatori e gli operatori e della necessaria capienza finanziaria per lo svolgimento di queste attività. Sotto questo aspetto abbiamo un sistema di controllo interno alle singole attività, cioè un controllo di processo dedicato a ciascuna compagnia iscritta nell'albo nazionale. Per le compagnie europee, invece, svolgiamo anche delle attività integrative. In particolare, negli ultimi anni abbiamo sviluppato delle attività di ispezione per il proliferare delle compagnie europee, in particolare di quelle *low cost*.

Il *ranking* di sicurezza garantito dall'ENAC, per quanto riguarda gli operatori nazionali, vede una situazione soddisfacente e, poiché ci occupiamo di Alitalia, in particolare per Alitalia. La situazione della sicurezza di Alitalia, che ha sempre avuto un'ottima tradizione da questo punto di vista, nel corso degli ultimi anni, a parte difficoltà che si correggono di volta in volta – se il relatore è interessato, possiamo entrare nel merito, senza troppo indulgere ai dettagli perché sono molto tecnici – si può considerare non solo accettabile, ma buona. Questo è confermato dai *ranking* internazionali. Pertanto, la situazione della sicurezza in generale delle compagnie europee è tra le più alte al mondo. Abbiamo un indice di sicurezza che è espresso in numero incidenti per milioni di volo che, per quanto riguarda Alitalia, ha raggiunto e superato il rapporto di zero incidenti per circa 20 milioni di voli, che è una cifra dal punto di vista statistico incommensurabile. Secondo la classificazione internazionale si intende per incidente quel tipo di inconvenienti che abbiano dato luogo a morti, mentre per inconvenienti leggeri e gravi tutti gli altri tanti incidenti quotidianamente monitorati con un sistema sempre di tipo europeo che impone ai piloti di denunciare in tempo reale ciò che accade in volo, in decollo o in atterraggio. L'indice di sicurezza generale europeo e, in particolare, quello italiano è altissimo finora: 0:0. Se fosse 0:1, sarebbe già un morto. Speriamo rimanga sempre così. Da questo punto di vista, l'ultimo incidente significativo che l'Italia ha avuto è stato quello di Linate nel 2001. Da allora abbiamo avuto altri incidenti ma non di aeromobili nazio-

nali. Ricordo, per esempio, l'aeromobile tunisino precipitato a largo di Palermo o altri. Per il resto non si è mai trattato di aeromobili sotto la nostra vigilanza.

Per quanto riguarda l'Italia, confermiamo un monitoraggio costante che si è accentuato nella fase di crisi acuta che l'Alitalia ha da più anni, ma ci limitiamo all'esame del decreto-legge, cioè da maggio del 2017 ad oggi. Nell'immediatezza del primo decreto-legge abbiamo intensificato la vigilanza, portandola a una verifica costante al mese perché la situazione di incertezza del *management*, ma soprattutto il fallimento di Alitalia – è stata poi tenuta in piedi attraverso un prestito che, per sua natura, è una misura transitoria – ci ha consentito di prorogare e poi di riattivare la licenza che era stata trasformata in provvisoria per la mancanza di certezza sulla situazione finanziaria.

Il prestito che il Governo ha fatto prima di 600 milioni, a cui si sono aggiunti altri 300 milioni, ci ha convinto che c'erano le condizioni per ridare la licenza senza termini ad Alitalia. Penso che abbiamo fatto bene perché questo ha consentito ai commissari – penso che ve l'abbiano detto – di diffondere a livello di mercato internazionale il fatto che Alitalia fosse in piedi. La precarietà non è mai utile quando si devono vendere dei biglietti in giro per il mondo.

Accertata la massima garanzia sulla sicurezza e l'osservanza delle condizioni economiche previste dal regolamento comunitario, si giunge al terzo problema sull'orizzonte temporale che non tocca a noi valutare. Se dovesse continuare una situazione di incertezza, c'è una ripercussione immediata, in particolare sull'aeroporto di Fiumicino. L'Alitalia è ancora organizzata con il vecchio sistema *hub* (in italiano mozzo) *and spoke*, (in italiano ruota): come tutti i raggi di una ruota convergono sul mozzo, i vettori vengono convogliati verso un aeroporto principale da cui si parte per le destinazioni internazionali.

Questo è il vecchio *spoke and hub*, ormai sostituito quasi ovunque da modelli *point to point*, che sono molto più funzionali e che hanno contribuito molto a mettere in crisi vettori tradizionali, in particolare Alitalia. Essendo l'Italia un Paese di campanili in cui ognuno vuole andare da casa sua in giro per il mondo, si sono avvantaggiate le compagnie europee – prima dette *low cost*, ma ormai a prezzi sempre più di mercato – che hanno garantito il collegamento in particolare delle città meridionali direttamente con l'Europa.

Quindi, se prima da Palermo si doveva andare a Roma per andare a Londra, adesso c'è adesso ci sono i collegamenti Palermo-Londra, Palermo-Zurigo o Palermo-Francoforte. Questo si può dire di quasi tutte le città italiane che hanno un aeroporto e questo evidentemente ha ridotto moltissimo la capacità di Alitalia, perché l'alimentazione dell'*hub* di Fiumicino è stata un problema. In particolare poi, quando si trattava di alimentare due *hub* (se vi ricordate, c'è stato un momento in cui c'era anche Malpensa), questa è stata una pazzia, perché evidentemente, per alimentare un secondo *hub*, occorreva un numero di aerei dedicati, che costavano e che quindi hanno provocato lo schianto della compagnia: un primo

schianto una prima volta, con interventi finanziari rilevanti a carico della finanza pubblica, che sono stati autorizzati, in quella prima fase, a livello europeo. C'è stato poi un secondo intervento successivo, che ha determinato un effetto enorme, cioè l'impossibilità di investire in aeromobili, perché si erano utilizzate delle risorse per tenere in vita la compagnia. Senza risorse per comprare aeromobili, non si può sviluppare una politica di nessun tipo, cioè non si possono fare collegamenti di lungo raggio, che sono gli unici ad avere un rendimento.

Nel sistema del trasporto aereo vale ancora la regola delle colonie, cioè chi aveva molte colonie nell'Ottocento e fino ai primi del Novecento ha molti collegamenti internazionali; questi collegamenti internazionali spesso vengono svolti in monopolio, sicché si possono applicare tariffe molto alte. L'Italia non aveva pressoché nulla (aveva una presenza in Libia) e aveva delle presenze nel Nord America e in Canada, che sono esposte alla concorrenza da parte di tutti gli altri. Quindi, se voi togliete le rotte svolte in monopolio su scala internazionale, su cui si spuntano prezzi molto alti, le rotte nazionali, domestiche o comunitarie (che sarebbero come le rotte nazionali), a fatica riescono a raggiungere il pareggio.

Quindi mettete insieme tutto questo e avrete un'idea. Poi ci sono il *management* e gli errori; ma io lì non ho interesse ad entrare. Dal punto di vista strutturale, la compagnia Alitalia era troppo piccola per reggere all'assalto delle *low cost* e troppo grande per riuscire a trasformarsi essa stessa in una sorta di *low cost*. Il risultato è stato un doppio fallimento.

Non bisogna mai dimenticare che noi veniamo da una storia, dal momento che il problema dell'Alitalia non è nato nel maggio 2017, ma si trascina da tempo. Non parlo del settore aeroportuale italiano, che va benissimo: quest'anno siamo a 175 milioni di passeggeri. La crescita è rilevante, anche nel primo trimestre, salvo che a Roma, dove invece il problema della crisi di Alitalia può avere effetti dirompenti. Tenete conto che noi abbiamo un ambizioso programma di investimenti complessivi; dico noi perché è l'ENAC che stipula i contratti di programma, ai sensi della legge italiana. Questo programma prevedrebbe 4 miliardi di investimenti sugli aeroporti integralmente a carico della finanza privata, cioè senza ricorso alla finanza pubblica. Il grosso di questi investimenti riguarda l'aeroporto di Fiumicino: è previsto il completamento dell'attuale Fiumicino Sud, per raggiungere 53-55 milioni di passeggeri, prima di entrare nel merito dell'eventuale raddoppio. Però questo investimento è fortemente condizionato dalla capacità, da parte della società concessionaria, di avere le entrate necessarie a garantire l'accensione di mutui e l'emissione di *bond* con i quali viene finanziato il programma. È già stato fatto un miliardo e mezzo di investimenti e adesso c'è una certa difficoltà nell'affrontare il nuovo in uno stato di incertezza; Alitalia pesa su Fiumicino per il 47 per cento, quindi con una rilevante presenza.

Questa è la preoccupazione maggiore che abbiamo. La preoccupazione principale dell'ENAC, oltre alla sicurezza, è quella relativa agli investimenti. Mentre sulla sicurezza lo stato di preoccupazione può nascere solo da una situazione di incertezza (però fino ad oggi non registriamo

nessuna particolare criticità), per quanto riguarda invece gli investimenti su Fiumicino, l'eventuale venir meno di una presenza forte come quella di Alitalia, se non venisse sostituita, conosco le difficoltà.

Noi abbiamo vissuto la crisi di Malpensa: quando Alitalia andò via da Malpensa ci fu una rottura, ma il carico fu ripristinato. Oggi Malpensa fa utili, è cresciuta del 13 per cento ed è uscita dalla crisi, il che vuol dire che i mercati si riadattano. Il punto però è che in una prima fase, casomai ci fosse un venir meno della compagnia dominante all'interno di quel sistema, ci sarebbero delle grandi difficoltà.

Non parlo qui del raddoppio; dico solo alla Commissione parlamentare, per il rispetto che ho nei suoi confronti (essendo stato anch'io, sia pure per poco, parlamentare), che si dicono un sacco di sciocchezze. Vi inviterei a controllare attentamente le cose che si dicono. Ad esempio, una sciocchezza che si dice è che, siccome i terreni sono di qualcuno, gli si fa un favore espropriandoli. I terreni vengono espropriati dall'ENAC a prezzo agricolo, perché sono terreni agricoli. Ho letto questa bufala, secondo cui il raddoppio di Fiumicino sarebbe un favore fatto ai proprietari dei terreni; invece si paga semplicemente quel che si deve.

In ogni caso, si può benissimo scegliere di restare nani, quando abbiamo la concorrenza di Istanbul, che, grazie al sultano, ha programmato 130 milioni di passeggeri e la realizzazione di questo aeroporto nel giro di tre anni, con una capacità decisionale che è tipica dei regimi autoritari.

L'ultimo numero di «Foreign affairs» spiega che questa capacità economica sta purtroppo determinando una specie di disaffezione rispetto alle democrazie; si parla espressamente di fine del secolo democratico.

Ma qui chiudo una parentesi che appartiene alla mia professione, essendo io professore di diritto pubblico. Attenzione, però, quando si dice che non vogliamo crescere; se non cresciamo noi, cresce qualcun altro. In particolare nel Sud dell'Europa, se non cresce l'*hub* di Fiumicino, c'è già Madrid Barajas che va benissimo e che è molto bello, anche dal punto di vista estetico, come lo è diventato Fiumicino; e dall'altra parte c'è Istanbul. Quindi non possiamo non ragionare sempre in un contesto europeo, che significa regionale e microregionale, rispetto alla dimensione dell'aviazione. Tanto per capire i numeri, quest'anno hanno viaggiato 4 miliardi di passeggeri, di cui solo 175 milioni in Italia, che a noi sembra molto, ma sono solo 175 milioni. La previsione, nel giro di pochi anni, è di raddoppiare e di passare a 8 miliardi. All'interno di questo vastissimo mondo, noi speriamo che i 175 milioni diventino almeno 250. Ma, se non avessimo la possibilità di espandere le nostre infrastrutture, è chiaro che noi resteremmo nani. È una scelta legittima, purché si sappia, quando si compiono delle scelte, quali sono le conseguenze.

I soldi ci sono, perché i commissari li hanno utilizzati con sobrietà. Abbiamo dato atto volentieri che, pur essendoci ancora una perdita, non è stato sostanzialmente intaccato il prestito, che però va restituito. Se domani qualcuno comprasse Alitalia, dovrebbero non tanto uscire dei quattrini per comprarla, ma dovrebbero restituire i soldi che sono stati dati dallo Stato. Questo è un problema serio. Se domani si dovesse costruire

un meccanismo privato-pubblico (integralmente pubblico è impossibile) di rilancio dell'Alitalia – l'ultima volta accadde nel 2008 – durante la fase dei capitani coraggiosi di Colaninno, la quota richiesta dall'ENAC per rilasciare la licenza fu un miliardo.

Quindi, per aprire una compagnia aerea, in questo momento ci vuole 1 miliardo fresco, più il rimborso di 900 milioni, cioè 1,9 miliardi. Per carità, si possono trovare, tutto si può trovare; però bisogna sapere di che cosa stiamo parlando e di quale entità stiamo parlando. D'altronde la crisi, ove fosse drammaticamente non risolta, determinerebbe una caduta dell'investimento su Fiumicino, che è pure molto grave di per sé. Queste sono le preoccupazioni che, dal limitato orizzonte dell'autorità di regolazione tecnica, quale l'ENAC è, ci permettiamo di sottolineare. Lascio ora la parola al direttore generale, per un approfondimento tecnico.

QUARANTA. Signora Presidente, buon pomeriggio a lei e a tutti i commissari. Dirò soltanto pochissime parole, perché credo ci sia poco o nulla da aggiungere a quanto detto dal professor Riggio. Solo un piccolo chiarimento rispetto a tutti i valori positivi che stiamo riscontrando in questo periodo. Va ovviamente spiegato che oggi la capacità dell'ufficio commissariale di Alitalia di reagire correttamente al mercato è legato ovviamente al fatto che la procedura in amministrazione straordinaria prevede comunque l'impossibilità, da parte dei creditori pregressi, di aggredire il capitale della compagnia. Sennò non si spiegherebbe perché si sia arrivati a questa situazione di crisi, tanto da giustificare l'intervento con procedure concorrenziali.

Questo è importante dirlo, perché altrimenti non si spiegherebbe come mai siamo arrivati a una situazione di questo tipo. Devo dire che tutti gli indici che stiamo osservando in questo periodo sono più che positivi.

In aggiunta a quanto detto dal Presidente, vorrei ricordare qualche elemento. Alitalia, secondo i dati Eurocontrol (l'agenzia europea che gestisce le rotte aeree in Europa), nel primo quadrimestre di quest'anno si è posizionata al primo posto a livello mondiale, come il vettore più puntuale, e al terzo posto a livello europeo, come quello che ha accumulato meno ritardi, con una media di dodici minuti. Questi sono dati pubblicati circa due settimane fa da Eurocontrol.

Anche rispetto al tema degli investimenti, vorrei dare soltanto qualche informazione in più a completamento di quanto detto dal Presidente. Le nostre stime di crescita, che sono assolutamente prudenziali, prevedono da oggi al 2030 un incremento dei passeggeri in Italia fino a 255 milioni di utenti. Altri istituti internazionali comunitari prevedono per l'Italia un incremento fino a 240 o 284 milioni di passeggeri, quindi quasi a raddoppiare la dimensione attuale (e le stime portano a pensare che ci si trovi molto più vicini alla seconda cifra che non alla prima). Lo dico per completare quanto diceva il Presidente circa la necessità di farci trovare pronti con le infrastrutture adeguate, laddove si vogliano cogliere questi flussi di traffico.

Quanto ad un ultimissimo elemento, espresso questa volta non in termini di passeggeri, ma di fabbisogno di mezzi aerei, i dati previsti dalla Airbus – anche qui in via prudenziale, perché quelli previsti da Boeing sono notevolmente maggiori – parlano della necessità, da oggi al 2036, di circa 36.000 nuovi aeroplani da parte di Airbus.

Boeing invece prevede un fabbisogno – ovviamente a livello mondiale, non europeo – che arriva a 41.000 nuovi aeroplani. Sono numeri che nella loro dimensione secca già danno l'idea della grandiosità dell'investimento che si sta immaginando rispetto allo sviluppo del traffico nel mondo, ma per far capire concretamente di cosa parliamo si tratterebbe della consegna di nuovi aeroplani nel numero di 145 al mese, da oggi al 2036 (quindi cifre veramente enormi). Anche questo è un settore in cui, se si vuole avere una parte rilevante, occorre strutturarsi per tempo.

Da un lato, quindi, è sicuramente importante avere infrastrutture adeguate per accogliere questi flussi di traffico che vogliono venire sul nostro Paese; dall'altro, lo è anche avere uno o più vettori nazionali che poi riescano ad intercettare tali flussi di traffico, onde non lasciarli unicamente alla mercé di *competitor* stranieri che, sia pure nel dinamismo più che legittimo della competizione a livello comunitario, hanno altre dinamiche di sviluppo rispetto a quelle d'interesse del Paese. Non aggiungerei altro, se non che rimango a disposizione per eventuali domande.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

CIOFFI (M5S). Se ho ben capito, i dati del 2017 riportano 175 milioni di passeggeri all'anno e il Presidente ci ha detto, in ipotesi, che il *range* sia di 250 milioni di passeggeri l'anno, con un incremento del 43 per cento. Ci ha poi riferito i dati dell'aeroporto di Fiumicino, che attualmente viaggia su 40,5 milioni di passeggeri l'anno: con gli investimenti in fase di completamento, al netto della pista nuova, arriveremo a 57 milioni, che è esattamente il 43 per cento.

Ci ha poi ricordato che l'esproprio dei terreni di proprietà privata – della quale tutti conosciamo il nome – è fatto a prezzo agricolo. Dobbiamo però specificare per chi ci ascolta che il valore agricolo medio è stato cancellato, perché una famosa sentenza ha eliminato il valore agricolo medio. Pertanto il prezzo è quello di mercato. Ci sono indubbiamente molti equilibri e bisogna andare a vedere bene quello che viene fatto.

Comunque, mi devo complimentare con l'ENAC, che è stata corretta rispetto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti perché all'epoca ha pubblicato sul suo sito il contratto di concessione di Aeroporti di Roma, il cui proprietario è quella stessa Atlantia Spa che è proprietaria di Autostrade per l'Italia. Questa è un'asimmetria informativa da parte di pezzi dello Stato, quindi su questo dobbiamo complimentarci con voi; non possiamo scordare però che, in questa vicenda, quel concessionario era uno dei capitani coraggiosi. Non dobbiamo dimenticarci la storia, che lei, infatti, presidente Riggio, ci ha rammentato.

Ci sono molti intrecci strani in tutto questo, che dobbiamo capire bene: quando parliamo di ampliamento, occorre comprendere di chi realmente si fanno gli interessi (ma questi sono fatti che il nuovo Governo si diventerà a sondare meglio).

Ci ha riferito che adesso il traffico è *point to point*, quindi l'*hub* in sé perde la sua funzione storica. Come s'intreccia questo con l'incremento dell'aeroporto di Fiumicino, se abbiamo detto che le opere che sono già programmate comunque riguardano quell'incremento del 43 per cento di cui abbiamo parlato prima? A proposito dell'incremento di 36.000 vettori e aeroplani previsto da Boeing per il 2036 che ha menzionato, vorremmo parlare a lungo di quello che non fu fatto a proposito di Airbus, ma questa purtroppo è la storia.

Poiché ci siamo visti più volte, vorremmo che ci aggiornasse sulle azioni che abbiamo compiuto quanto al *co-marketing* e a Ryanair, cosa che, come sappiamo, ha sottratto quote di mercato ad Alitalia. Quanto e quale può essere il ruolo di ENAC nell'aiutare questa compagnia, nel caso in cui fosse necessario – nel totale rispetto di tutte le regole, ci mancherebbe altro – per darle un *appeal*? Che poi si venda all'estero o in Italia o che sia privatizzata o resti statalizzata, non è il problema: quale può essere piuttosto il ruolo di ENAC – propositivo e attivo – nella vicenda Alitalia?

LUPO (M5S). Presidente Riggio, le chiedo solamente se ENAC – e in particolare l'Ufficio licenze – conosce i dati economici della gestione commissariale di Alitalia, in questo caso, come previsto effettivamente dal Regolamento (CE) 1008/2008. È compito dell'ENAC infatti salvaguardare il lato finanziario della compagnia, anche per il flusso dei passeggeri.

TURCO (M5S). Signor Presidente, nel ringraziarla preliminarmente soprattutto per la disponibilità, mi collego alla domanda rivolta dalla senatrice Lupo nel chiederle, in merito alle condizioni economiche che Alitalia ha rispettato per il rilascio della licenza senza termini, se l'ENAC in questo periodo abbia riscontrato criticità che ancora persistono sulla gestione di Alitalia.

Questa precarietà sul futuro di Alitalia, in merito alla proroga sia del finanziamento sia della vendita, influenza i rapporti presenti – e soprattutto futuri – di ENAC e Alitalia stessa?

In questo periodo di commissariamento, l'ENAC ha potuto riscontrare una divergenza nelle politiche gestionali rispetto al passato? C'è insomma una politica di discontinuità nella gestione rispetto al passato?

RIGGIO. Senatore Cioffi, abbiamo presentato un contratto di programma che è stato stipulato tra ENAC e Aeroporti di Roma, ma che è stato approvato da due Ministri e poi dal Presidente del Consiglio.

CIOFFI (M5S). Lo so bene, Presidente.

RIGGIO. C'è un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e, poi, a dimostrazione di una incertezza istituzionale, un decreto ministeriale, un semplice decreto del Ministro dell'ambiente che riparametra l'area, definendola intoccabile dal punto di vista ambientale e collocandola – guarda caso – laddove era previsto lo sviluppo dell'aeroporto, al punto che ENAC e Aeroporti di Roma (ADR) hanno fatto ricorso al Presidente della Repubblica. Nonostante però la notizia del fatto, non abbiamo ancora avuto risposta.

Vorrei ricordare che sin da quando la tenuta di Maccarese e la parte dove è nato negli anni Sessanta l'aeroporto di Fiumicino erano di proprietà dell'Istituto per la ricostruzione aziendale (IRI), tale area era destinata al futuro sviluppo dell'aeroporto. Non c'erano ancora numeri e conti econometrici, ma l'area era già destinata a tale fine. Quando poi l'IRI, tramite il Governo D'Alema, vendette l'aeroporto, esso in una prima fase fu acquisito da un campione del capitalismo italiano che ormai ha una certa età. Successivamente, i signori Benetton, che si occupavano di autostrade ma non di aeroporti, comprarono la tenuta di Maccarese a prezzi agricoli. Non stiamo parlando di tutta Maccarese, ma di uno spicchio che riguarda la possibilità di farvi nascere un'eventuale nuova pista e delle aerostazioni per un possibile sviluppo del traffico. Mi permetto di dire al riguardo che un DPCM dovrebbe prevalere sul decreto ministeriale; aspettiamo però che il Consiglio di Stato dia il parere al Presidente della Repubblica e poi vedremo.

Per quanto riguarda i processi di sviluppo, conosco anch'io la sentenza e posso dire che non si tratta di un regalo; si è stabilito infatti che il prezzo debba essere quello che si spunterebbe in una libera contrattazione di mercato, facendolo restare terreno agricolo e non edificatorio o industriale. Per esempio, a Firenze i terreni proprietà di Unipol sono stati comprati e non espropriati; è stato cioè comprato tutto il terreno circostante per rivenderne poi una quota, senza fare ricorso all'esproprio. La situazione è equivalente, solo che nel caso dell'area di Castello si trattava di terreni edificabili. Il punto è che le previsioni che ho fornito, che sono confermate da tutte le previsioni internazionali, si fermano al 2024-2025, mentre noi stiamo ragionando con un'ottica di sviluppo a lungo termine. Al 2050 cosa succederà? Dove metteremo la gente che vuole venire in Italia? Napoli è una città satura; a Firenze, se si riesce a fare l'aeroporto, al massimo ci vanno 4 milioni e mezzo di persone. Quindi tutta l'asse tirrenica o va su Roma o non va. E siccome è facilissimo arrivare dalla Cina direttamente su Francoforte e da lì venire in Italia o addirittura arrivare ad Istanbul dall'Oriente e poi venire in Italia, pongo una questione: se non facciamo in tempo i provvedimenti per infrastrutturare il territorio, il prezzo che pagheremo è che i turisti non verranno qui direttamente, ma ci gireranno. Il mondo è grande e non si può dire alla Turchia di fermarsi siccome l'Italia si è fermata. No, non si fermerà. Così come non si fermerà la Spagna. L'aeroporto di Barajas si va tumultuosamente rinnovando. I conti sono corretti, ma sono fermi a quella fase. Ragiono quindi in termini più lunghi.

Per quanto riguarda ciò che abbiamo fatto sul co-marketing, sono sempre stato molto chiaro. Il regolamento comunitario consente di dare dei finanziamenti, ma a certe condizioni, una delle quali è la trasparenza e la pari possibilità per tutti di accedervi tanto che Alitalia ha vinto il ricorso su Trapani. Qual è però la conseguenza? Siccome Alitalia non è in grado di fare quel servizio, bloccando le altre compagnie, si determina la morte di un aeroporto. In questo momento l'aeroporto di Trapani è morto, così come lo sono quelli di Comiso, Reggio Calabria e Crotone, e così come lo era anche quello di Alghero. Succede allora che noi abbiamo fatto, come prevedeva la legge, dei bandi molto rigorosi, dopodiché tutta la periferia italiana, che non è irrilevante e nel cui ambito abbiamo lasciato crescere gli aeroporti, si è rivolta e ha premuto su Ryanair, che ha premuto sul Ministro, affinché si riallargasse. Il risultato è stato che dove c'erano stati precedenti investimenti, come a Pisa, essi sono continuati, dove invece non si era riusciti a fare i bandi, si è incappati nella tagliola delle stagionalità; in questo momento pertanto i bandi vanno deserti o addirittura non vengono fatti. Bisognerebbe allora trovare un equilibrio con la vocazione aeroportuale diffusa, specie del Mezzogiorno, in cui tutti vogliono l'aeroporto sotto casa.

Noi abbiamo resistito. Sono presidente dell'ENAC ormai da quindici anni e in questo arco temporale non si sono creati aeroporti nuovi tranne quello di Comiso. Tutti gli altri sono aeroporti già esistenti che volevano espandersi e per farlo non potevano contare su Alitalia perché l'azienda non fa quei servizi. Ad esempio, recentemente è stata tagliata la linea Torino-Reggio Calabria. Se non lo fa Alitalia, si cerca un'altra compagnia che lo faccia. Tutti dicono «volete che lo faccia?», «Datemi i soldi». È molto semplice. Il mercato è così; se non sei appetibile, devi pagare.

Questo determina spreco di risorse e distorsioni del mercato, ma fa felici in questo caso i «regnicoli» meridionali. Al Nord infatti questo problema non esiste in quanto la ricca area della Lombardia ha l'aeroporto di Malpensa che va benissimo con 20 e più milioni di passeggeri, l'aeroporto di Linate con 10 milioni di passeggeri e quello di Bergamo con 12 milioni di passeggeri. La situazione di Crotone è invece ben diversa; dove non c'è strada né ferrovia, non si può togliere anche l'aeroporto. Comiso presenta la stessa situazione.

Pongo la questione, ma io stesso non saprei come risolverla. Ho il dovere però di segnalare la difficoltà proprio per far capire quanto sia complesso governare perché si vogliono raggiungere degli obiettivi, ma contemporaneamente bisogna tener conto delle controindicazioni.

Per quanto riguarda la domanda della senatrice Lupo, rilevo che siamo a conoscenza dei dati ed, anzi, dobbiamo esserne a conoscenza. Vorrei altresì segnalare senza polemica che siccome una parte del piano industriale è stata considerata riservata dal Ministro dello sviluppo economico e dal tribunale fallimentare, noi abbiamo detto che può essere riservata per i privati, ma non per l'ENAC. Dobbiamo pertanto avere anche questi dati. Noi abbiamo il dato finanziario e l'andamento della cassa, ma dobbiamo essere a conoscenza anche del piano. Di fronte all'ENAC

non può esserci infatti riservatezza perché parliamo di sicurezza e di un ruolo di carattere internazionale. Pertanto, con tutto il rispetto, mi importa meno del tribunale fallimentare.

QUARANTA. Signora Presidente, vorrei rilevare per maggiore chiarezza che la parte segretata ad oggi non c'è stata ancora comunicata. Abbiamo tutti i dati economici e finanziari attuali sui margini operativi lordi, sull'andamento della cassa, ma non siamo stati ancora messi a conoscenza del piano di sviluppo rispetto alla parte funzionale alla ricerca di un acquirente.

RIGGIO. Tali dati non sono comunque fondamentali ai fini della valutazione di sicurezza e della capienza finanziaria di cassa perché abbiamo tutti i dati di margine.

Mi soffermo quindi sulla questione posta dal senatore relatore per dire che noi non ci permettiamo di esprimere giudizi, anche perché i tre commissari non dipendono da noi.

Però quello che si può verificare è, che nel corso di questi mesi, c'è stato meno il tentativo di ridurre alcune spese che sembravano eccessive e di valorizzare al più possibile i meccanismi attuali. Tenete conto che purtroppo si hanno pochi aerei e se ne vanno piloti. I piloti sono un patrimonio mobile. In questo momento ci sono nuove compagnie, in particolare quelle del Golfo e orientali, che offrono condizioni strepitosamente superiori rispetto a quelle che può fare una qualunque compagnia italiana. Questo problema lo ha avuto Ryanair non perché pagava poco, ma perché le condizioni di lavoro generali erano migliori altrove, pagavano in base alla produttività. Li facevano cioè lavorare. È una cosa che non sempre si è fatta in Alitalia: alcuni anni fa si pagavano e lavoravano di meno. Però, il meccanismo per cui il mercato offre migliori condizioni e ci può essere la fuga dei piloti vale anche per Alitalia. È un'avvertenza che abbiamo dato e che i commissari hanno ben presente e, d'altronde, spesso si va o non si va in una azienda a seconda della certezza della continuità dell'impiego. Se non ho certezza e sono un giovane di buone speranze e di buona capacità di apprendimento, posso preferire di andare in Qatar, dove mi offrono condizioni molto migliori.

QUARANTA. Do un'informazione complementare.

Se la domanda del senatore Turco era legata anche alla discontinuità rispetto alle relazioni con le autorità, questa discontinuità c'è stata e si è sentita. C'è stata da subito una maggior trasparenza nelle informazioni; lo dico anche rispetto alla carenza delle informazioni sul piano industriale. La carenza di informazione trasmesse non dipende dalla cattiva volontà della compagnia, ma dalla secretazione che ha messo il tribunale rispetto ad alcune parti del piano della compagnia come gli oneri finanziari e la gestione tecnica della compagnia. Riprova ne è che, rispetto ai cambi aziendali che sono stati recentemente portati avanti nell'ufficio commissariale, se nella precedente relazione con la compagnia venivamo informati

successivamente rispetto alle procedure che dobbiamo verificare per l'accettabilità o non dei cambi proposti, l'ufficio commissariale ci ha sempre avvertito in anticipo chiedendo preventivamente l'opinione dell'autorità tecnica rispetto alle politiche di cambiamento nella gestione della sicurezza che si stavano mettendo in piedi. Soprattutto abbiamo notato dal maggio 2017 in poi un miglioramento enorme nel settore della manutenzione, che era di buon livello ma che cominciava a dare qualche segnale di stasi. Al contrario il settore della manutenzione ha visto una rivitalizzazione con l'arrivo dell'ufficio commissariale.

Nell'ambito della procedura di vendita o di ricerca del socio che potrà acquisire la compagnia, per quanto ci riguarda, mantenere intatta la struttura di manutenzione e trasferirla insieme all'azienda sarebbe utile per la continuità aziendale. Obiettivamente il settore della manutenzione cannibalizzato da una compagnia del genere ci andrebbe a preoccupare in prospettiva futura.

LUPO (*M5S*). Chiedo la disponibilità a ENAC, come hanno fatto i commissari nella precedente audizione, ad avere un filo diretto per porre altre domande.

PRESIDENTE. Eventualmente la Presidenza raccoglierà ulteriori richieste e chiarimenti che vi trasmetteremo. Sarà fatto attraverso la Presidenza della Commissione speciale.

Ringrazio il presidente di ENAC e il direttore generale per l'importante intervento presso la nostra Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

Proseguiamo ora con l'audizione dei rappresentanti del Comitato di sorveglianza nella procedura di amministrazione straordinaria Alitalia.

Cedo la parola al nostro ospite.

CARLOTTI. Signora Presidente, senatori e senatrici, chiedo scusa per non essere stato in grado di redigere una relazione in senso proprio considerata la ristrettezza dei termini.

PRESIDENTE. Eventualmente potrà produrla successivamente.

CARLOTTI. Il comitato è composto da cinque persone. Purtroppo due membri oggi si trovano all'estero e, quindi, siamo soltanto in tre a rappresentare l'organo.

Abbiamo ritenuto utile, prima di rispondere alle vostre domande, dedicare qualche cenno alla figura dell'organo commissariale in generale e poi soffermarci sulla nostra attività di comitato di sorveglianza nelle procedure di amministrazione straordinaria delle società Alitalia Sai e società Alitalia CityLiner Spa.

Per quanto riguarda la natura e il ruolo del comitato di sorveglianza, è bene precisare che questo organo, a dispetto del nome altisonante, ha poteri e compiti molto limitati. Esso innanzitutto, a differenza dell'equiva-

lente in altre procedure concorsuali, cioè il comitato dei creditori, non rappresenta esclusivamente l'interesse dei creditori che, anzi, in seno al comitato sono rappresentati in numero minoritario. Nel nostro comitato, composto da cinque persone, i rappresentanti del ceto creditorio sono solo due. Il comitato di sorveglianza piuttosto rappresenta l'interesse obiettivo della procedura, cioè l'interesse al corretto svolgimento di essa e, quindi, ove possibile – chiaramente le cause esterne lo determinano – a una sua conclusione positiva attraverso il recupero dell'equilibrio economico e finanziario delle società in amministrazione straordinaria, secondo gli indirizzi prescelti e indicati dall'articolo 27 del decreto legislativo n. 270 del 1999, cosiddetta *Prodi-bis*, la ristrutturazione o la cessazione dei complessi aziendali.

Quindi la principale preoccupazione del comitato e dei suoi componenti deve essere la garanzia della continuità aziendale, che, nel caso di società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali (quali le due società in amministrazione straordinaria di cui stiamo parlando), serve altresì a scongiurare eventuali interruzioni del servizio pubblico, con tutte le negative conseguenze che ciò comporterebbe.

A fronte di questi interessi da presidiare, tuttavia, il Comitato dispone di poteri molto limitati e ha compiti circoscritti. Essenzialmente la funzione del comitato è quella di un organo consultivo: esso esercita un potere consultivo nei confronti dell'autorità di vigilanza della procedura, che è, com'è noto, il Ministro dello sviluppo economico. I pareri che, in base alle due normative (cioè la *Prodi-bis* e il decreto Marzano), può rendere il comitato sono a volte e nella gran parte dei casi necessari e tipizzati dalla legge, mentre altre volte possono essere facoltativi, ossia possono essere sollecitati dal Ministero dello sviluppo economico. In un caso, il nostro comitato di sorveglianza è stato investito anche da un quesito da parte del giudice delegato del tribunale di Civitavecchia.

Per quanto riguarda i casi più rilevanti di pareri obbligatori, abbiamo quelli sull'autorizzazione all'esecuzione del programma (che nel caso specifico è stata già resa), sulle relazioni trimestrali dei commissari straordinari sull'andamento dell'esercizio dell'impresa e sull'esecuzione del programma. I pareri su queste relazioni ancora non li abbiamo resi, per il semplice motivo che non è ancora decorso un trimestre (il primo trimestre) dall'autorizzazione all'esecuzione del programma. Vi sono poi i pareri sulla relazione dei commissari straordinari successiva alla scadenza del programma e soprattutto sul compimento di atti straordinari, che sono quelli indicati nell'articolo 42 del decreto legislativo n. 270 del 1999 che, per l'appunto, è la cosiddetta *Prodi-bis*.

In questo articolo sono indicate le ipotesi in cui è obbligatorio rendere il parere; il comitato di sorveglianza dispone di dieci giorni per rendere il parere, che si riducono a tre in casi di urgenza. Si tratta in ogni caso di pareri obbligatori o facoltativi ma mai vincolanti, nel senso che possono essere anche disattesi, sebbene nello specifico, nel nostro caso, non lo siano mai stati.

Questo per significare che il nostro potere non solo è consultivo, ma è comunque circoscritto soltanto ad eventi specifici, quelli per i quali la legge impone che venga reso un parere. Ciò per dire che siamo considerati un organo della vigilanza sulla procedura in quanto ausiliari, dal punto di vista consultivo, rispetto all'autorità propria, che è quella del Ministero dello sviluppo economico e, per altri aspetti, il giudice delegato ai fallimenti. Quindi abbiamo una visione parcellizzata della gestione commissariale, soltanto in relazione agli atti che ci vengono sottoposti.

Accanto a questo fondamentale potere consultivo abbiamo anche un potere di proposta, un rilevante potere di proposta, un unico potere di proposta, che però viene esercitato soltanto in casi eccezionali, cioè quello all'eventuale revoca dei commissari straordinari (ma sono ipotesi rarissime). Solo di recente, cioè soltanto a seguito di un'innovazione legislativa del 2012, al comitato di sorveglianza è stato attribuito anche un unico potere di amministrazione attiva, che consiste nel potere di rilasciare autorizzazioni ai commissari straordinari, affinché possano attribuire, a certe condizioni previste dall'articolo 41, secondo comma, del decreto legislativo n. 270 del 1999, incarichi di collaborazione tecnica e professionale a soggetti terzi.

Infine, i componenti del comitato, collegialmente o singolarmente, hanno un potere istruttorio, che si declina e si articola in un potere di ispezione delle scritture contabili e dei documenti della procedura, nonché in quello di chiedere chiarimenti ai commissari straordinari. Questo secondo potere è stato da noi esercitato in maniera sistematica, perché a tutte le riunioni del comitato sono sempre stati invitati i commissari straordinari; cioè non ci siamo mai limitati a un esame meramente cartolare delle questioni, ma abbiamo sempre chiesto un'interlocuzione dal vivo con i commissari. Devo dire che i commissari si sono sempre presentati e hanno sempre fornito risposta a tutte le nostre richieste, con la massima trasparenza e la massima collaborazione. Chiaramente questi poteri istruttori, come tutti i poteri istruttori, sono funzionali rispetto ai poteri fondamentali dell'organo e quindi, nello specifico, sono strumentali all'esercizio del potere consultivo e del potere di amministrazione attiva, cioè il potere di autorizzazione. Ciò significa che non possono essere utilizzati in modo indiscriminato a 360 gradi, ma devono essere mirati rispetto alla specifica richiesta di volta in volta fatta al comitato.

Passo subito alla seconda parte, così non vi tedio ulteriormente. Vorrei dare alcuni dati con riferimento all'attività svolta in concreto dal comitato di sorveglianza delle due procedure di amministrazione straordinaria, cioè Alitalia SAI Spa e Alitalia CityLiner Spa.

Il comitato è stato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 12 maggio 2017 ed è composto da cinque membri. Può essere composto da tre o da cinque membri, nel caso in cui le procedure siano particolarmente complesse; questo è il caso, per l'appunto, tenuto conto delle dimensioni e dell'importanza delle società in amministrazione straordinaria. È composto da chi vi sta parlando, dal professor Alfonso Celotto, che purtroppo non è potuto essere presente, dal dottor Stefano

Firpo, che siede accanto a me (entrambi sono presenti nel comitato in qualità di esperti), dal dottor Andrea Simoni e dall'avvocato Riccardo Quagliana, che siedono nel comitato per conto del ceto creditorio, rispettivamente per ENI Spa e per Monte dei Paschi di Siena Spa.

Il comitato è stato nominato dal Ministro dello sviluppo economico per tre anni, con obbligo di rinnovo, alla scadenza del triennio, per tre quinti dei suoi componenti. Si è insediato il 13 giugno 2017. Purtroppo c'è stato un piccolo scarto temporale, dovuto alla circostanza che chi vi parla è un magistrato amministrativo e ha dovuto ottenere l'autorizzazione preventiva, pena sanzioni disciplinari.

Quindi, per causa incolpevole di chi vi sta parlando, c'è stato un leggero scarto temporale. La prima riunione si è tenuta dunque il 13 giugno. Ad oggi le riunioni sono state 17; l'ultima si è tenuta il 7 maggio e la prossima è calendarizzata per la settimana successiva, quindi per il 21 maggio. Nel corso di questo primo anno di attività il comitato ha reso molti pareri su richieste di autorizzazione rivolte al Ministero dello sviluppo economico (ai sensi dell'articolo 42, come vi ho chiarito) e ha anche autorizzato alcuni incarichi di consulenza e di collaborazione. Alcuni incarichi sono stati autorizzati direttamente dal Ministero nel mese di mancanza del comitato. In ogni caso, gli incarichi ad oggi autorizzati sono stati 19; sei di questi, per quanto ci consta, si sono già esauriti. Quindi attualmente restano soltanto 13 incarichi. In ogni caso abbiamo sempre verificato, prima di rilasciare l'autorizzazione, che fossero ricorrenti le condizioni previste dalla legge, ovvero sia l'effettiva indispensabilità di tali incarichi e l'assenza di competenze e adeguate professionalità tra i dipendenti della società.

I momenti qualificanti, a nostro avviso, dell'attività consultiva del comitato di sorveglianza, hanno riguardato i pareri resi in relazione alle tre procedure di avvio della cessione dei complessi aziendali. Inoltre, in data 17 febbraio 2018 il comitato ha reso il parere favorevole sul programma di cessione dei complessi aziendali presentato dai commissari straordinari a cui ha fatto seguito il 23 marzo 2018 il decreto del Ministro dello sviluppo economico di autorizzazione all'esecuzione del programma.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

CALIENDO (*FI-BP*). Ho capito molto bene il vostro potere istruttorio in generale e come si svolge.

Per quanto concerne la prima parte dei pareri che vengono eventualmente richiesti dai commissari – se ho ben compreso – esistono norme per cui, in ipotesi, vi sono pareri obbligatori, per quanto riguarda sia la richiesta sia la risposta, oppure dipende tutto dalla decisione di presentare una richiesta di parere da parte dei commissari? Questa è la prima questione.

Se poi esiste un parere obbligatorio, ne esiste anche uno vincolante? Mi sembra di aver capito che non diate parere vincolante nei confronti di alcuna parte, se non uno quasi ispettivo, quando si attua il potere istruttorio, da trasmettere al Ministro.

CIOFFI (*M5S*). In effetti, ascoltando le parole del presidente Carlotti sul potere di ENAC e su quanto esso può fare, sembra quasi che il controllore del controllato abbia pochi poteri di controllo. Verrebbe da chiedersi a cosa serva il comitato di sorveglianza, che invece pensiamo possa avere una funzione – mi correggerete se sbaglio – leggendo il comma 2 dell'articolo 61 del decreto legislativo n. 270 del 1999, a norma del quale «Il commissario straordinario» – che in questo caso sono tre – «presenta ogni tre mesi al Ministero dell'industria una relazione sull'andamento dell'esercizio dell'impresa e sull'esecuzione del programma». Il comma 4 invece prevede quanto segue: «Le relazioni sono sottoposte al parere del comitato di sorveglianza. Copia delle medesime e del parere del comitato è depositata entro tre giorni dal commissario presso la cancelleria del tribunale, ove qualunque interessato può prenderne visione ed estrarne copia».

Non essendoci un programma, abbiamo dovuto aspettare che ci fosse (come ci è stato ricordato dai commissari, al 26 gennaio, se non ricordo male); avete espresso il parere, poi il MISE ha espresso il suo. La relazione sull'andamento dell'esercizio dell'impresa è vincolata a quel programma o no? Ad una prima lettura, infatti, a me che non sono un giurista, sembrerebbe di capire che questa relazione sull'andamento dell'esercizio dell'impresa invece avrebbe potuto essere utilmente fatta; anzi, deve essere sottoposta al parere del comitato.

CALIENDO (*FI-BP*)...E che tipo di parere è...

CIOFFI (*M5S*)...È sempre un parere; poi però, al summenzionato comma 4, c'è scritto che «copia delle medesime» – relazioni – «è depositata presso la cancelleria del tribunale», cosa che implica trasparenza. Quindi vorremmo capire la questione in relazione al comma 4 (e queste cose le sapete meglio di me, che, come ho detto, sono un misero ingegnere e non un giurista, eppure mi incuriosisce molto capire bene tutto ciò); diversamente, non riusciamo a capirla fino in fondo.

I commissari ci hanno giustamente ricordato che, in una situazione così complessa, ci è voluto del tempo per elaborare il piano. Non è che non capiamo le difficoltà naturalmente.

CALIENDO (*FI-BP*)...I tempi fissati nel decreto...

CIOFFI (*M5S*). Capiamo anche i tempi e tutto quello che ci vuole; essendoci però problemi relativi a responsabilità, che possono essere di carattere civile – ma potrebbero essere anche penali – il comitato potrebbe rivestire un ruolo rilevante, anche semplicemente in ordine alla trasparenza generale, visto che i dati ci sono stati dati oggi e i primi, sotto il profilo economico-finanziario, sono apparsi sui giornali una settimana fa.

Qual è quindi l'azione che avete svolto per garantire il ruolo fondamentale dello Stato?

TURCO (M5S). Poiché intendo soffermarmi un momento sull'obiettivo della norma e, in particolar modo, sulla capacità di assicurare la funzionalità aziendale, la mia prima domanda è la seguente: in base alle informazioni che il comitato oggi ha acquisito, anche considerando che da parte dei commissari sono stati resi noti dati ufficiali, è possibile valutare in modo positivo il raggiungimento dell'obiettivo della norma e quindi il ripristino della funzionalità aziendale? In relazione alla nostra autorizzazione a concedere la proroga del finanziamento, in base alle informazioni da voi acquisite fino ad oggi, esiste realmente questa capacità, da parte di Alitalia, di restituzione del prestito a scadenza?

Con riferimento alla vostra funzione di vigilanza, si è parlato di autorizzazioni concesse: in questo asse temporale, il comitato ha ricevuto denunce o informazioni che siano state d'impulso per l'avvio di attività ispettive, dato che, nell'ambito della norma, mi sembra di capire che esso svolga anche un'attività di vigilanza su impulso da parte di terzi?

Infine, a seguito del vostro insediamento, che, a quanto pare, è avvenuto ufficialmente il 13 giugno, in considerazione del mancato esercizio del diritto di riscatto degli *slot* (che poi avrebbe causato un rilevante danno economico in funzione del reale valore di mercato degli stessi *slot* venduti, che avrebbero potuto essere riscattati), il comitato ha avviato attività di approfondimento in merito?

MARGIOTTA (PD). Ho una semplice curiosità da soddisfare, anche se probabilmente avete già risposto alla domanda che sto per fare prima che arrivassi (e ne approfitto per scusarmi del ritardo con cui sono arrivato). Mi chiedevo se l'organismo che costituite abbia durata uguale a quella dei commissari: decaduti i commissari, decade anche questo comitato di sorveglianza o sono due cose assolutamente indipendenti? Non mi è chiaro questo aspetto.

CARLOTTI. Comincerò a rispondere io, poi se i miei colleghi vorranno aggiungere qualcosa in relazione ai vari argomenti, prenderanno la parola successivamente.

Onorevole senatore Caliendo, che ho conosciuto tanti anni fa al Ministero dell'economia e delle finanze, quando era al Consiglio di Presidenza della giustizia tributaria, forse si ricorderà di me: le rivolgo i miei saluti.

CALIENDO (FI-BP). Certamente, grazie.

CARLOTTI. Bene. Esistono ovviamente delle norme, che ho prima menzionato. La principale è quella contenuta nell'articolo 42 del decreto legislativo n. 270 del 1999, che riguarda il controllo preventivo sugli atti del commissario straordinario e si concentra sui singoli atti, che elenca.

Nell'ambito dello stesso decreto legislativo, esistono altre ipotesi in cui è previsto il parere del comitato di sorveglianza, che è obbligatorio

(come dimostra il fatto che nel testo compaia più volte l'espressione «sentito il comitato di sorveglianza»).

Non di meno, in via generale, il comitato di sorveglianza può rendere pareri se sollecitato dagli altri protagonisti della procedura, quindi il Ministero dello sviluppo economico e il giudice delegato.

La richiesta di questi pareri è obbligatoria o facoltativa, ma essi non sono mai vincolanti: possono quindi essere disattesi dalle autorità alle quali sono resi ma, per quanto ci consta, nel nostro caso, non lo sono mai stati. Non so se ho risposto alla sua domanda, senatore Caliendo, ma sono a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Senatore Cioffi, è verissimo quello che ha detto: c'è un controllo sulla relazione trimestrale e sull'andamento della gestione. Come ho precisato, ma per mia colpa non sono stato abbastanza chiaro, non abbiamo ancora esercitato quel potere specifico che lei ha sottolineato per la semplice ragione che non è ancora decorso il primo trimestre, perché il decreto con il quale il Ministro dello sviluppo economico ha approvato il programma risale al 23 marzo scorso.

CIOFFI (M5S). Mi perdoni: questo mi è chiaro, soltanto che al suddetto comma 2, sempre dell'articolo 61, si parla di una relazione sull'andamento dell'esercizio d'impresa e sull'esecuzione del programma (vi è dunque la congiunzione «e» tra i due). Capisco quello che dice quanto all'esecuzione del programma, ma non all'esercizio dell'impresa: vorrei dunque intenderlo. Se parliamo di attuazione del programma, certo un programma ci vuole; per l'esercizio dell'impresa, però, il programma non ci vuole. Vorrei allora capire quella congiunzione: si potrebbe obiettare che, in assenza di un programma, non si possa dire niente nemmeno sull'esercizio dell'impresa; ma questa è un'interpretazione molto sottile, quindi mi incuriosisce capire questo aspetto.

CARLOTTI. Ritengo che il comma 2 debba essere interpretato in relazione al comma 1. In ogni caso, non siamo rimasti inerti, nel senso che, sebbene non sia stata presentata una specifica relazione sull'andamento dell'impresa come distinta dalla relazione sull'esecuzione del programma, abbiamo sempre chiesto periodicamente una relazione sul punto di nostro maggior interesse, che è l'andamento della cassa. Abbiamo sempre monitorato l'andamento della cassa con una frequenza inferiore a quella trimestrale indicata nella norma, praticamente ogni mese. Un controllo lo abbiamo fatto, se può servirle questa risposta. Sostanzialmente non abbiamo ricevuto una relazione sull'andamento perché abbiamo chiesto noi di nostro impulso un continuo aggiornamento da parte dei commissari sull'andamento dell'impresa. Queste informazioni ci sono sempre state fornite.

TURCO (M5S). La vostra attività è stata svolta. A questo punto mancherebbe forse la relazione sulla gestione da parte dei commissari?

CARLOTTI. La relazione verrà resa tra poco tempo, quando scadrà il primo trimestre, a breve. In ogni caso, vi terremo aggiornati anche su questo.

Ritengo che il comma 2 si interpreti in relazione al comma 1. Questa è la mia interpretazione opinabile, però credo anche condivisa.

QUAGLIANA. Assolutamente, peraltro, il controllo svolto è andato al di là delle prerogative del comitato di sorveglianza. Su determinati parametri, che a questo comitato davano maggiore preoccupazione come la liquidità e la situazione della cassa, abbiamo chiesto nostra *sponte* ai commissari di presentarci non comitato per comitato, ma ogni due comitati quale fosse la situazione. Monitorando determinati indicatori riteniamo di avere svolto quel controllo, di cui parlava il senatore, nell'interesse dello Stato, in ossequio alle prerogative concesse. Lo facciamo in un spirito collaborativo con l'organo commissariale che ci fornisce le informazioni che di volta in volta richiediamo. È chiaro che stanno lavorando alla stesura di questa relazione che ci verrà fornita nei tempi richiesti. Personalmente sono un avvocato e non un amministrativista e condivido l'interpretazione.

CARLOTTI. Vorrei rispondere alle domande del senatore Turco.

Per quanto riguarda il conseguimento o meno del ripristino della funzionalità aziendale, la procedura di amministrazione straordinaria speciale, il cosiddetto decreto Marzano, prevede che la medesima procedura venga a cessare qualora l'impresa sia tornata *in bonis*, cioè che ci sia stato un risanamento, o qualora sia stato eseguito il programma. Mi sembra che nessuna delle due ipotesi si sia ancora materializzata.

In prospettiva, il nostro compito è di verificare, come ha ricordato il senatore Cioffi, che il programma venga correttamente eseguito. Purtroppo non sono in grado di prevedere gli accadimenti e la gestione successiva. Assicuriamo il nostro attento e occhiuto controllo sull'esecuzione del programma. Questo è il compito che ci viene assegnato dalla legge.

Resiste la capacità di restituire il prestito? Bisogna vedere quale sarà l'esecuzione del programma. Credo che sulla base dei dati fornitivi – non so quali dati vi abbiano fornito i commissari; penso gli stessi che hanno fornito a noi e, anzi, ne sono sicuro – mi sembra di capire che la cassa sostanzialmente sia ancora lì in buone condizioni.

TURCO (M5S). ...C'è un differenziale negativo...

CARLOTTI. ...Però c'è un deposito obbligatorio. Un piccolo differenziale c'è.

Denunce di parte di terzi non ne abbiamo ricevute e, anzi, stranamente mi è capitato di leggere sui giornali con un po' di soddisfazione – spiegherò perché – che veniva contestata su alcuni articoli di stampa, la mancata nomina da parte del Ministro dello sviluppo economico del comitato di sorveglianza, che invece esiste quasi da un anno.

Ciò vuol dire che abbiamo mantenuto una certa riservatezza. Ciò non significa carenza di trasparenza perché la procedura ha addirittura un sito. Non siamo l'organo deputato a ricevere eventuali denunce. In ogni caso, qualora dovessero pervenire, essendo noi pubblici ufficiali, sarà nostro dovere trasmetterle all'autorità competente amministrativa o giudiziaria, a seconda dei casi. Sarà nostro onere e obbligo verificare con i commissari l'eventuale fondatezza di queste ipotetiche denunce. Questo è un comportamento che già teniamo perché, quando leggiamo sui mezzi di informazione notizie allarmanti, immediatamente parte la mia richiesta, sentiti gli altri componenti del comitato, di informazioni e di chiarimenti in relazione a singole circostanze.

Per quanto riguarda la sua domanda sul rilevante danno economico dal mancato riscatto degli *slot*, credo che sia una vicenda antecedente alla costituzione del comitato. Mi riservo di precisare, dovremmo chiedere su questo punto lumi ai commissari.

PRESIDENTE. Le chiediamo una risposta circostanziata che può fare avere alla Presidenza. Anche agli altri colleghi concederemo di fare ulteriori richieste di approfondimenti che vi trasmetteremo e, attraverso la Presidenza, potrete dare ulteriori contributi.

CARLOTTI. Come segnalava giustamente l'avvocato Quagliana, vorrei precisare che non siamo mai stati espressamente investiti di questa vicenda.

Per quanto riguarda la durata dell'incarico dei commissari e del comitato di sorveglianza, non è necessariamente parallela perché possono essere distinte le durate. I commissari possono essere revocati su proposta del comitato e, peraltro, il comitato dura tre anni.

CALIENDO (FI-BP). Se non finisce quando finiscono i commissari, dopo diventa il comitato di sorveglianza del consiglio di amministrazione di una società per azioni?

MARGIOTTA (PD). Può darsi che abbia informazioni non esatte, però mi pare di aver letto da qualche parte che la nomina è per un triennio. Mi sembra strano che ci sia una nomina per un triennio rispetto ad un commissariamento che dovrebbe durare pochi mesi, però tutto è possibile.

CARLOTTI. Senatore Margiotta, lei ha perfettamente ragione. La nomina è stata fatta per un triennio, però se la procedura si conclude prima, anche il nostro compito viene meno. Mi sembra evidente. Viene fatta per un triennio perché, se ben ricordo, il termine massimo previsto dalla legge, non per questa procedura, ma in generale per le procedure di amministrazione straordinaria speciale, è di quattro anni. Avendo Alitalia una disciplina particolare dettata dai decreti-legge che si sono succeduti nel corso dell'ultimo anno, non sopravviveremo come organo al termine della procedura.

FIRPO. L'attività del comitato e dei commissari non si esaurisce con la cessione degli *asset*. C'è un recupero dei denari e una restituzione ai creditori. Non è che l'attività dell'amministrazione straordinaria e del comitato di sorveglianza si esaurisce una volta che gli *asset* sono stati ceduti e il programma di cessione è portato a compimento.

CALIENDO (FI-BP). Finita l'attività dei commissari, voi potete restare in carica forse un mese per gli ultimi atti dei commissari, ma costituita un'altra società non c'è nessuna necessità perché non avrebbe altri compiti.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il contributo offerto ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione e comunico che i documenti fatti pervenire successivamente saranno resi disponibili per la pubblica consultazione. Informo, infine, che l'indagine conoscitiva è conclusa.

I lavori terminano alle ore 16,30.

