



**Audizione Commissione dei Trasporti
Camera dei Deputati
Martedì 20 aprile 2021**

Buongiorno Presidente e buongiorno ai membri onorevoli della Commissione. Oggi, oltre ad AirCrewCommittee, che di norma rappresento, parlerò anche a nome della CUB Trasporti.

Siamo all'epilogo di una vicenda che nasce da molto lontano, la vicenda della trasformazione di Alitalia da compagnia globale a compagnia ancillare delle Majors europee, così come aveva previsto l'allora Commissaria De Palacio, che nel 2000 profetizzò la sopravvivenza di tre sole compagnie che avrebbero gestito il traffico globale: British, Lufthansa ed AirFrance, vale a dire le compagnie aeree di bandiera dei paesi di serie A dell'Europa. Le altre si sarebbero occupate esclusivamente di traffico ancillare. Nel 2000 il fenomeno delle compagnie low-cost cominciava ad emergere, dal 2013 divenne dilagante ed inarrestabile. A parità di regole sulla concorrenza europea in Italia si è verificata negli anni una penetrazione delle low-cost nel mercato di gran lunga superiore rispetto agli altri paesi e, anche se sarebbe interessante comprendere cosa ha permesso la dimensione di una simile invasione, useremo il semplice dato di fatto per registrare come abbia contribuito ad indebolire Alitalia e ne abbia minato la competitività. [Alitalia](#) prima del Covid, stando quindi ai dati del 2019, su circa 160 milioni di passeggeri del mercato italiano riusciva ad intercettarne 23 milioni, una percentuale molto bassa. La sua poca aggressività e competitività è da ricercare in scelte di governo, a nostro avviso errate, che hanno assecondato piani industriali di rilancio mai avvenuto e ridotto la compagnia di bandiera ad una compagnia ancillare con i numeri a rappresentare inesorabilmente quanto affermo.

La privatizzazione fece passare la flotta complessiva di Alitalia ed AirOne da 240 aeromobili a 140 aeromobili: i capitani coraggiosi dilapidarono capitali in tempo molto più breve di quanto abbia potuto fare l'Alitalia pubblica, essendo poi costretti a dar vita a un processo di cessione ad Etihad, la compagnia emiratina la quale, pur detenendo il 49% di proprietà di Alitalia, di fatto era il soggetto che la gestiva, tant'è che la stessa comunità europea fece numerosi rilievi a tal proposito. Gli aerei si ridussero ulteriormente a 120. Ad oggi il piano presentato dalla New Co. di Lazzerini sembrerebbe agire in perfetta coerenza con questo inesorabile ridimensionamento prevedendo, nel suo sviluppo di lungo periodo, un' Alitalia di 90 aeromobili.

A fine corsa quindi, nonostante un mercato in costante crescita, Alitalia è sempre stata ridimensionata e privata di conseguenza della competitività applicabile alle economie di scala delle altre compagnie. Non essendo competitiva per questioni numeriche ha maggiormente prestato il



fianco all' incapacità di sanare i costi, non riferibili ad un personale sottopagato rispetto alla media europea ma piuttosto allo sfioramento di altre voci. Tutto ciò è certificato dai prospetti presentati dai manager nel 2017 cui seguì il referendum in cui i lavoratori si opposero all'ennesima richiesta di pesanti sacrifici: da detti prospetti risultarono fuori mercato non i costi del personale bensì il leasing degli aeromobili, le tariffe aeroportuali concentrate maggiormente sull' hub di Fiumicino, uno dei più cari d'Europa, non ultimo il costo del carburante. Il piano proposto e bocciato dal referendum prevedeva appunto un taglio di circa duemila lavoratori ed ancora pesanti riduzioni salariale e normative, in particolare per assistenti volo e piloti.

Alitalia si trova allo stato attuale in regime di amministrazione straordinaria con la prospettiva di essere venduta anche a pezzi. Con il cambio del governo nazionale nel 2018 a nostro avviso si sono inseguiti ulteriori progetti fallimentari: si è inseguito il treno con le ali, perfino un possibile investimento di Atlantia il cui interesse principe sembrava però quello di assicurarsi le concessioni autostradali che un pezzo importante del governo minacciava di revocargli. Si è perso solo tempo fino all'arrivo del Covid, evento che ha fatto crollare il mercato del trasporto aereo del 90% e che ha dato l'iniziale illusione di aver rimesso ai blocchi di partenza tutte le compagnie.

Ora il governo si accinge a varare un piano di finanziamento le cui regole sono dettate dalla Commissione Europea e sarebbe interessante capire se il governo prenderà come scusa dette regole o se la Commissione stessa fornirà la scusa delle regole al governo italiano. Il punto è che la Commissione Europea chiede che una compagnia già in sofferenza come Alitalia non benefici dei ristori che le consentirebbero di neutralizzare i danni dovuti alla pandemia e questa parrebbe un'interpretazione, parziale se non distorta, dei trattati da parte dell'organismo diretto dalla Commissaria Vestager. I trattati, al contrario, prevedono un risarcimento a fronte di eventi eccezionali come appunto è la pandemia e le delibere della comunità europea non contengono il divieto di aiutare le compagnie con aiuti pubblici a patto che questi non falsino gli assetti di mercato. Dunque, se c'è un danno rispetto al fatturato questo danno va risarcito senza discriminare.

Questo piano di ridimensionamento dettato dall' Unione Europea è un piano che sembra porre la Commissione, in particolare la Vestager, al di sopra del mercato quando invece la ratio della normativa sembrerebbe significare la possibilità per gli Stati di intervenire con aiuti che non alterino la concorrenza ma che, a fronte di un danno, le compagnie vengano prontamente risarcite così da neutralizzare e superare il danno stesso. In questo modo quanto sostiene la Vestager penalizza doppiamente le compagnie europee già in difficoltà ponendole su un piano diverso rispetto alle altre che, già in vantaggio per il loro comportamento sicuramente virtuoso, potranno usufruire di un vantaggio ancora maggiore dato dalla composita natura del ristoro offerto. Alitalia, che ha perso



circa un miliardo nel 2020, a nostro avviso non può prendere soltanto 295 milioni: essa ha diritto ad un ristoro notevolmente più corposo che le consentirebbe di attraversare la notte buia del Covid, superare l'estate ed organizzarsi per dar seguito ad una prospettiva di rilancio in regime di amministrazione straordinaria.

Per quanto concerne i prestiti ricevuti finora dallo Stato italiano la Comunità Europea potrebbe pronunciarsi sull'aiuto illecito qualora ritenesse eccessivi i fondi goduti da Alitalia; onde evitare, in caso di condanna, l'innescarsi di un'onerosa procedura d'infrazione noi riteniamo, in coerenza con credibili ipotesi formulate da esperti, che lo Stato possa riprendersi, a soluzione del debito, gli assets della compagnia che ingloberebbero a questo punto anche i soldi dei ristori. Si può ipotizzare in una prima fase una compagnia avviata al risanamento come vettore stand-alone, anche alla ricerca di alleanze di tipo strategico ed economico. Lo Stato Italiano dunque potrebbe offrirsi di partecipare per garantirsi un vettore che assicuri comunque il nome Alitalia, che abbia il suo logo e che possa fare concorrenza alle altre compagnie. Questo è il piano che noi sosteniamo. Riteniamo la procedura degli affitti una possibilità che non risolve né la questione del ridimensionamento né tantomeno la questione del debito perché se la Comunità Europea, dopo che i rami d'azienda sono stati affittati, dovesse condannare Alitalia per quei 1,3 miliardi di aiuti di Stato a quel punto farebbe fallire l'amministrazione straordinaria. Cosa farebbe a quel punto l'amministrazione straordinaria? Si dovrebbe riprendere gli assets affittati e li dovrebbe vendere per poter risarcire e tutelare i creditori. Insomma noi non la riteniamo una mossa vincente ma al contrario penalizzante, anche sulla questione del ridimensionamento.

3

Volevo en passant dirvi che tanti hanno un pregiudizio in merito a quant'è costato Alitalia ad oggi. Voglio citarvi a tal proposito solo due numeri; il sostegno ex ante ed ex post alla gestione privata è costato 5,9 miliardi in soli 13 anni, **mentre la gestione pubblica diretta di Alitalia è costata 2,2 miliardi in 51 anni.** Altro che 8 miliardi all'anno giustamente spesi per le ferrovie per connettere l'Italia, altro che 5 miliardi per 100 km di autostrada Milano-Torino o un miliardo e mezzo per 1 km di galleria per l'alta velocità!

Inoltre volevo porre l'accento sull'intervento del direttore generale Giancarlo Zeni al Consiglio Comunale di Roma venerdì scorso: egli ha ricordato che tra il 2017 e il 2019, grazie al miliardo e trecento milioni di prestito, Alitalia ha potuto pagare 650 milioni in imposte e contributi, 1 miliardo in retribuzioni, un miliardo e mezzo in tasse aeroportuali e canone enav e 20 miliardi in indotto, perciò quei 1,3 miliardi ne avrebbero generati ben 24.

Concludo ricordandovi che se l'Italia fosse un paese normale con una compagnia di bandiera normale, che non fosse stata depredata ad ogni occasione o vista come una vacca da mungere,



dovrebbe avere almeno 300 aeromobili visto che il gruppo Lufthansa ne ha quasi 500, che AirFrance ne ha 300 e la KLM ne ha 200 su una popolazione tra l'altro di 17 milioni di abitanti. Ritengo che ogni politico di qualsiasi colore dovrebbe vergognarsi delle condizioni in cui si trova la compagnia di bandiera e della riforma del trasporto aereo ferma al palo da anni, ed avere uno scatto di reni per tutelare gli interessi dell'Italia piuttosto che inginocchiarsi di fronte alla Commissione Europea della Concorrenza con il cappello in mano.