INTERPELLANZA URGENTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 138-BIS DEL REGOLAMENTO DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei Ministri, per sapere – premesso che:

- il Consiglio di amministrazione di Alitalia – Compagnia Aerea Italia S.p.a., guidato dal nuovo Amministratore Delegato Gabriele del Torchio, ha rinviato a fine settembre l'approvazione della relazione sui conti del primo semestre 2013; il rinvio, secondo fonti giornalistiche, potrebbe essere dovuto alla necessità di valutare meglio sia le ipotesi di ricapitalizzazione, sia la ricerca di rifinanziamenti dalle banche per circa 350 milioni di euro: pare infatti che i soci italiani siano restii a un nuovo esborso e che la compagnia abbia necessità di una liquidità di almeno 400 milioni di euro per poter scongiurare il fallimento;
- in particolare, nel primo trimestre 2013, le perdite sarebbero aumentate da 131 milioni a 157 milioni di euro; sarebbero inoltre finiti i 95 milioni di euro raccolti tra i soci con un prestito obbligazionario;
- i quotidiani riportano in questi giorni la notizia che Alitalia potrebbe essere acquistata da Air France – KLM attraverso prima un aumento di capitale da parte dei soci e poi una progressiva acquisizione del controllo della ex compagnia di bandiera, che verrebbe trasformata in questo modo in un vettore *regional*; in particolare, sembrerebbe che Air France voglia aumentare la partecipazione in Alitalia rimanendo tuttavia sotto la soglia del 50 % con una spesa di appena 100 milioni di euro, a patto di avere totale autonomia nella determinazione delle rotte e degli organici. I soci italiani, secondo la quasi unanimità degli osservatori sarebbero interessati esclusivamente a cedere le proprie quote azionarie quanto prima, scadendo il 28 ottobre 2013 il lock up che ha vincolato per cinque anni i soci entrati nella compagnia nel 2009;
- di recente, Alitalia – Cai S.p.a. ha abbattuto il proprio passivo a danno dei *frequent flyers*; dopo aver posto un limite temporale (30 giugno) alla possibilità di riscattare le miglia accumulate nel programma di fidelizzazione 2008 – 2012, ha reso nei fatti impossibile l'utilizzo delle stesse; contattando il *call center*, infatti, i biglietti premio risultavamo sempre esauriti; a ciò si aggiunga che le soluzioni alternative proposte (traslazione delle miglia al nuovo programma 2012 – 2015; conversione in un *voucher)*, risultavano fortemente dannose per i *frequent flyers* creditori: in caso di traslazione venivano decurtate della metà, in caso di conversione in un voucher lo stesso poteva essere utilizzato per un solo acquisto, con casi di voucher di migliaia di euro utilizzati per l'acquisto di un biglietto del valore di poche centinaia;
- la compagine azionaria di Alitalia vede tra gli altri, la presenza del gruppo Riva, che di recente ha dichiarato di voler chiudere i sette stabilimenti oggetto del sequestro preventivo da parte del GIP di Taranto nell'ambito dell'inchiesta sull'ILVA, nonché il gruppo Ligresti, rappresentato in C.d.a. da Gioacchino Paolo Ligresti, attualmente latitante in Svizzera;
- a fine giugno 2013, con una conferenza stampa, Alitalia – CAI S.p.a. ha comunicato l'approvazione del nuovo piano industriale per il triennio 2013 – 2016; il suddetto documento, inaccessibile all'opinione pubblica e a questo Parlamento, traccerebbe, a detta degli estensori, la *road map* per l'uscita dalla crisi dell'ex compagnia di bandiera; in particolare, in esso si parlerebbe della necessità di trasformare la controllata Air one in una compagnia *low cost* concorrente di Ryanair, della trasformazione di Roma Fiumicino in un *hub* della compagnia, della necessità di rilanciare nuove tratte intercontinentali: tuttavia, pare che nulla sia detto a proposito del ruolo di Air France, che già controlla il 24 % della Compagnia, della necessità di sviluppare nuove rotte verso il Sud Est Asiatico, della possibilità di rivoluzionare il timing di Fiumicino, rendendo le rotte intercontinentali appetibili a passeggeri provenienti da tutta Europa;
- il Ministro Zanonato, ha di recente dichiarato che considera possibile e legittimo un intervento della Cassa Depositi e Prestiti per finanziare le imprese che hanno un valore strategico nazionale;
- ove la Cassa Depositi e Prestiti intervenisse per finanziare Alitalia - CAI S.p.a., si tratterebbe

dell'ennesimo impiego di denaro pubblico in favore di un'impresa privata che è già costata ai contribuenti, secondo alcune stime, circa 8 miliardi di euro;
- come si ricorderà, infatti, Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a., controllata dal Ministero del Tesoro, dopo aver ricevuto un prestito ponte di 300 milioni di euro, nel 2008 è stata trasformata in *bad company*; i soli *asset* produttivi (aerei e slot), del valore di circa 1,8 miliardi di euro, sono stati venduti alla "cordata" di imprenditori italiani per un prezzo stimato di circa 1,052 miliardi di euro, di cui solo 100 milioni (secondo fonti giornalistiche) risultano essere stati effettivamente sborsati;
- dalla suddetta cessione, oltre che i cittadini nel loro complesso, sono stati danneggiati i lavoratori di Alitalia, con la cancellazione di circa 7.600 posti di lavoro, e con l'abominio giuridico del mancato transito dei lavoratori da Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a. ad Alitalia – C.a.i. S.p.a.; si è proceduto, infatti, in violazione dell'art. 2112 del Codice Civile, tramite il c.d. "lodo Letta", ad una nuova assunzione da parte della società cessionaria;
- il trasporto aereo rappresenta uno degli elementi principali necessari per rilanciare il paese in ambito europeo e mondiale; l'Italia non può permettersi di avere una compagnia regionale mal gestita e continuamente in perdita, che la relega a un ruolo marginale rispetto a tutte gli altri paesi;
- sul punto, il primo firmatario di questa interpellanza ha depositato una richiesta di Commissione di Inchiesta Parlamentare, ancora non presa in esame da questo Parlamento, con la quale si chiede che venga fatta finalmente chiarezza sul complesso degli avvenimenti che si succedettero dal 2007 al 2010, che hanno così pesantemente danneggiato l'immagine del paese, gravato per miliardi di euro sull'erario statale e consentito che le passività di compagnie aeree private – prima tra queste Air One di Carlo Toto, fossero accollate alla fiscalità generale:-

- se il Governo sia a conoscenza dell'esatta somma che la *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* ha pagato per poter acquisire gli *asset* produttivi di *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*, tenendo ben distinto il dovuto dall'effettivamente sborsato e se ritiene, in particolare, di poter confermare le fonti giornalistiche che sostengono che vi sia stato un esborso effettivo di soli 100 milioni di euro, a fronte di un prezzo di 1.052 milioni di euro e di un valore stima di 1,8 miliardi di euro;

- se il Governo sia conoscenza dei contenuti del citato piano industriale di Alitalia e quali elementi conoscitivi intenda fornire al Parlamento al riguardo, considerato che detto piano, nonostante sia stato annunciato alla stampa nazionale, risulta ancora del tutto sconosciuto sia ai cittadini che al Parlamento;

- quali informazioni il Governo intenda fornire al Parlamento sulla trattativa che il C.d.a. di Alitalia – Cai S.p.a. sta portando avanti con alcune compagnie estere – tra queste, pare, Etihad degli Emirati Arabi Uniti e soprattutto Air France – per la cessione della stessa e, in particolare, quale ruolo l'Esecutivo intenda esattamente svolgere nell'ambito di tale negoziazione;

- quali provvedimenti urgenti intende assumere il Governo per evitare che Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a. fallisca, con danno enorme per i lavoratori e i cittadini venga trasformata in un vettore regionale, con grave nocumento per il sistema economico italiano;

- quali misure, in particolare, intenda assumere il Governo per evitare che la cattiva gestione di Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a. ricada sulle spalle dei lavoratori e degli utenti;

- se sia nelle intenzioni del Governo, come dichiarato dal Ministro Zanonato, di sollecitare l'intervento della Cassa Depositi e Prestiti per erogare un finanziamento ad Alitalia C.A.I. S.p.a. o per ricapitalizzare la stessa.

Roma, 19 settembre 2013

Boccadutri

Di Lello

Airaudo

Pastorelli

Aiello

Bordo

Costantino

Di Salvo

Duranti

Ferrara

Fratoianni

Giordano

Lacquaniti

Lavagno

Matarrelli

Melilla

Nardi

Nicchi

Paglia

Palazzotto

Pannarale

Pellegrino

Piazzoni

Piras

Placido

Quaranta

Ragosta

Ricciatti

Zan

Zaratti