

SEDUTA DI GIOVEDI' 23 OTTOBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

AUDIZIONE EX ARTICOLO 143, SECONDO COMMA, DEL REGOLAMENTO, DEI MINISTRI DEI TRASPORTI, DELLE PARTECIPAZIONI STATALI E DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE, SULLE INIZIATIVE O PROVVEDIMENTI IMMEDIATI IN ATTO IN RAPPORTO ALLA CRISI DEL TRASPORTO AEREO

(Allegato al Resoconto stenografico dell'Indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile).

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 18,45.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro del lavoro e della previdenza sociale, onorevole Toros, e i sottosegretari di Stato Bosco, Degan e Gunnella, che hanno aderito con sollecitudine all'invito rivolto dalla Commissione.

TOROS, Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Ringrazio il presidente, onorevole Fortuna, perché ritengo che sia stata una iniziativa opportuna e necessaria quella di provocare una discussione sul problema dei trasporti aerei.

Naturalmente, assieme ai rappresentanti del Ministero dei trasporti e delle partecipazioni statali, mi preoccuperò di fare una relazione per quanto concerne le responsabilità del Ministero del lavoro su questo problema e prego gli onorevoli commissari di non adontarsi se, velocemente, farò un po' di storia degli avvenimenti, anche se voi tutti siete degli ottimi conoscitori della situazione.

Con il 31 dicembre 1974 sono venuti a scadere una serie di numerosi contratti collettivi nazionali ed aziendali interessanti il settore del trasporto aereo.

In particolare sono scaduti i contratti riguardanti gli impiegati, gli operai, i piloti, gli assistenti di volo, i tecnici di volo ed i dipendenti addetti all'impresa del servizio aeroportuale. Diciamo, per usare i termini che sono nel dibattito di questa discussione, che si è dovuto rinnovare i contratti delle classiche cinque « Aree » regolate da cinque grossi contratti del trasporto aereo. Nell'ambito di questi contratti, vi è poi una serie di accordi e di contratti collettivi che fanno da supporto a questa regolamentazione e che ammontano ad una cinquantina di contratti, precisamente cinquantacinque; da qui la caratteristica di conflittualità che ne deriva e le difficoltà di affrontare determinati problemi.

Mi ricordo che, quando ero sottosegretario di Stato per il lavoro, dovetti affrontare per ben cinque anni consecutivi la vertenza del lavoro del trasporto aereo, che era in permanenza all'ordine del giorno del ministero.

Ora, nel dicembre del 1974 l'Associazione nazionale piloti aviazione commerciale, firmataria del contratto collettivo per i piloti, ha presentato il testo della piattaforma per il rinnovo del contratto stesso, mentre il 3 marzo 1975 la Federazione unitaria lavoratori del trasporto aereo, facente capo alla CGIL, CISL e UIL, nel comunicare la propria piattaforma di rinnovo contrattuale, ha rappresentato l'assoluta esigenza di stipulare un unico contratto collettivo nazionale per l'intero comparto del trasporto aereo a tutte le parti datoriali interessate al settore. Di fronte alla posizione netta assunta da una parte dall'ANPAC e dall'altra dalla federazione unitaria, la prima intesa ad ottenere la rinnovazione pura e semplice del contratto collettivo della categoria dei piloti, l'altra a ricondurre in un contesto contrattuale unico tutte le categorie comunque interessate alla gestione del trasporto aereo, il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, considerata la situazione di blocco in cui si era venuta a trovare la vertenza, ha preso contatti ufficiosi con le parti per esaminare in tutti i suoi complessi aspetti il problema. Dopo questi primi contatti ufficiosi si è tenuta una riunione ufficiale alla quale hanno partecipato sia i datori di lavoro sia le associazioni dei lavoratori, riunione seguita poi da altra tenuta il 5 giugno, nel corso della quale il Ministero del lavoro e della previdenza sociale propose la costituzione di una commissione tecnica composta dai rappresentanti delle parti interessate al fine di verificare le condizioni di consenso o di dissenso esistenti su vari punti oggetto delle rivendicazioni avanzate in sede di rinnovo contrattuale. Ciò al fine di dare la possibilità al ministero di trarne le conseguenti valutazioni.

I lavori della commissione tecnica costituita presso il ministero e presieduta dal sottosegretario di Stato onorevole Bosco non sortì però effetti positivi in quanto sia l'ANPAC, sia la FULAT mantennero ferme le rispettive posizioni di principio.

Al termine di riunioni successive - mi riferisco a quelle del 4 e del 6 agosto 1975 - il ministro del lavoro, per risolvere la vertenza, propose una ipotesi di soluzione.

Mi permetto di aprire una parentesi: noi ci siamo trovati di fronte a questo problema e voi non avete bisogno di sentirlo ripetere da me, infatti il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, che ha il compito della mediazione e conciliazione dei conflitti di lavoro, non ha strumenti impositivi. Non esiste l'arbitrato obbligatorio, né il lodo da imporre; abbiamo la regola della libera contrattazione, che è gestita dalle parti in causa. Con questo non voglio fare il predicatore, ma solo ricordare che noi abbiamo unicamente un compito di conciliazione e di mediazione.

Voi sapete anche, per prassi ormai consolidata, che quando una delle parti o tutte le parti domandano l'intervento del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, per esso è obbligatorio intervenire. L'ANPAC, però, non aveva mai domandato l'intervento del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, al contrario delle confederazioni CGIL, CISL e UIL, nonché della CISNAL. Tuttavia, basta che una delle parti in causa ne faccia domanda perché l'intervento del ministero divenga obbligatorio, sia moralmente sia politicamente, libere le parti di accettare o no l'invito, ma anche libero il Governo di prendere la doverosa iniziativa quando la situazione lo richieda.

Ripeto che, per prassi ormai consolidata, quando la situazione è bloccata, il Ministero del lavoro e della previdenza sociale si mette sempre sulla strada delle tre caratteristiche proposte, cioè quella di soluzione, quella articolata di soluzione e quella di proposta definitiva ed immodificabile, libere le parti di accettare o meno. È pacifico che se la proposta è immodificabile e definitiva e non viene accettata, il Governo non è più costretto dal meccanismo della contrattazione per risolvere il problema. Non voglio fare alcun commento sulla situazione che si è venuta a creare, ma naturalmente vorrei che si riflettesse che la stampa e il mondo parlamentare hanno fatto le loro pressioni e se vi era naturalmente una determinata attenzione e un comportamento prudente, era solo per la delicatezza della situazione e per quel rispetto che si deve avere nei confronti delle parti che devono gestire il meccanismo della libera contrattazione; noi non abbiamo fatto alcuna proposta. Ci siamo permessi soltanto di prospettare un'ipotesi di soluzione perché sapevamo che se avessimo scelto la strada della proposta avremmo

messo a disagio le parti. Ci siamo mossi su questa strada per poter avere tutte le parti in causa sedute intorno a un tavolo e, quindi, per poter verificare i punti di dissenso e di consenso. Purtroppo la commissione tecnica ha prodotto quello che ha prodotto.

Come si caratterizza questa ipotesi? Essa tiene conto delle due piattaforme, quella della FULAT e quella dell'ANPAC. Abbiamo precisato, infatti che non siamo per una contrattazione unica, rigida, disconoscitrice del pluralismo e dei valori professionali. La piattaforma della FULAT non è di questo tipo, ma la nostra ipotesi non la recepisce totalmente, così come non recepisce totalmente quella dell'ANPAC: essa, invece, tende ad unificare gli istituti che è possibile ricondurre ad unità e ad articolare gli istituti che non è possibile unificare. In particolare, se andiamo a vedere i cinque contratti esistenti, ci accorgiamo che esiste già una quota notevole di istituti identici (anche sotto il profilo formale) che possono confluire senza sforzo nella parte comune. Per quanto riguarda i piloti, si prevede per alcune parti una regolamentazione autonoma, che garantisca un'altrettanto autonoma gestione e la salvaguardia del pluralismo e della professionalità.

L'ANPAC (e non credo di essere polemico dicendo questo) non si è trovata d'accordo su questa ipotesi né ha ritenuto opportuno partecipare alle riunioni presso il ministero. L'onorevole Bosco (dato che io, per cause di forza maggiore, non sono stato in grado per un certo periodo di occuparmi del problema) aveva fatto alcune proposte di modifica a tale ipotesi, ma anche queste non hanno trovato migliore accoglienza. Del pari nessun successo hanno avuto i tentativi di composizione effettuati, sempre dall'onorevole Bosco, il 19 settembre scorso, quando egli rivolse pressanti appelli al senso di responsabilità delle parti.

Adesso, dopo questa parentesi, vorrei riprendere la lettura del documento: «In questo modo, pur accettando in una visione prospettica le proposte di unificazione di istituti comuni a tutti i lavoratori del settore, si evidenziava la peculiarità professionale dei piloti, la necessità di attenersi, nella regolamentazione del loro rapporto di lavoro, alle norme di legge esistenti e cioè al codice della navigazione e all'eventuale normativa di carattere internazionale, non solo, ma nella considerazione della situa-

zione del tutto particolare quanto alla rappresentatività dell'ANPAC, si garantiva la autonoma gestione degli interessi di categoria. A questa ipotesi di soluzione l'ANPAC decideva immediatamente di non aderire, proclamando prima uno sciopero totale di sette giorni, mentre uno sciopero articolato, quest'ultimo ad oltranza, fu poi sospeso per l'intervento del ministro Toros. Nel frattempo, per giungere a un concordato avvio delle trattative fra tutte le parti, si è riusciti a fare svolgere incontri diretti tra le organizzazioni sindacali del settore (FULAT e ANPAC) con esito, purtroppo, non positivo. Nel mese di settembre si sono tenute numerose altre riunioni. Nella riunione del 19 settembre, nell'intento di esperire un ulteriore tentativo per conciliare le opposte posizioni, il sottosegretario di Stato, onorevole Bosco, facendo appello al senso di responsabilità di tutte le parti, anche in relazione alle gravi conseguenze economiche che potrebbero dipendere da accentuati stati di tensione nel settore, formulò una proposta che si fondava su di una regolamentazione contrattuale unitaria di istituti comuni e su di una regolamentazione autonoma e particolare per gli altri, con speciale riferimento ai piloti commerciali. In un incontro successivo, in data 22 settembre 1975, si invitarono le parti a volersi nuovamente incontrare per individuare gli istituti riconducibili a unità e per consentire una prima valutazione degli oneri connessi. Da questo momento l'ANPAC ha proclamato lo sciopero articolato, tuttora in corso, che va sotto il nome di « aquila selvaggia ».

Da questo primo confronto - attraverso vari incontri cui non ha partecipato l'ANPAC, con la quale, per altro, sono stati mantenuti da parte del ministero contatti separati - è scaturito il comune consenso sulla unificabilità di alcuni istituti. Sulla base di dette risultanze, sono state nuovamente interessate le parti in colloqui separati e congiunti per approfondire i termini del problema e trarne le conseguenti valutazioni. Alla fine di questi ulteriori contatti è emerso che, particolarmente per i piloti, il ministero proponeva una regolamentazione giuridicamente autonoma e che le trattative di merito, avviate con il consenso delle parti datoriali e della FULAT in sede ministeriale, avrebbero dovuto procedere in relazione alle singole aree contrattuali esistenti; si chiari anche che il sottosegretario di Stato, onorevole Bosco, si

sarebbe riservato di intervenire in qualsiasi momento delle trattative.

Queste sono tuttora in corso presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale e le parti stanno chiarendo le rispettive posizioni: in tale quadro la FULAT deve ancora fornire alcune indicazioni aventi rilevante importanza ai fini di una più esatta conoscenza di tutti gli aspetti del negoziato.

Nel corso di tutte le riunioni, formali ed informali, congiunte e separate, tenutesi in sede di Ministero del lavoro e della previdenza sociale, questo ha, a più riprese, confermato che qualsiasi proposta di mediazione salvaguardava assolutamente il principio del pluralismo sindacale e garantiva la gestione autonoma degli interessi contrattuali peculiari, in particolare, della categoria dei piloti. Questo, evidentemente, in ossequio all'articolo 39 della Costituzione che, come è noto, è inteso a tutelare il principio della libertà sindacale.

Né si può sostenere che la proposta di mediazione formulata possa minimamente contrastare anche con lo statuto dei lavoratori, il quale - è bene precisarlo - non detta alcun principio in materia di contrattazione collettiva. Se mai, lo statuto stesso potrebbe venire in rilievo per la formazione delle rappresentanze sindacali aziendali; ma in questo contesto è chiaro che quando il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha garantito che la sua proposta intendeva salvaguardare il principio dell'autonomia gestionale, ha voluto proprio sottolineare la necessità che l'esercizio dei diritti sindacali in azienda sia in ogni caso fatto salvo e garantito a ciascuna delle associazioni sindacali stipulanti.

L'ANPAC però non ha ritenuto di recedere dalla propria posizione, insistendo sulla necessità che ai piloti commerciali sia assicurata una contrattazione collettiva non legata ad altre regolamentazioni del settore; in altre parole, l'ANPAC, come si è detto, continua a chiedere puramente e semplicemente il rinnovo del proprio contratto collettivo di lavoro. Tra i motivi addotti a giustificazione di questa richiesta è che un tale tipo di contrattazione separata sarebbe comune a tutti i paesi del mondo. Dobbiamo, in ogni caso, tener presente che ogni ordinamento giuridico ha proprie caratteristiche e che in alcuni paesi esteri il contratto collettivo è più spesso un contratto di mestiere che non di categoria: comunque, avendo il Ministero del lavoro

e della previdenza sociale proposto una struttura articolata su regolamentazioni giuridicamente autonome, l'obiezione non ha motivo di essere.

Questa vertenza assume quindi una caratteristica tutt'affatto particolare, dove parte e controparte non sono più e tanto i datori di lavoro ed i lavoratori, quanto le associazioni di questi ultimi. Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, di fronte alle posizioni così nettamente differenziate dell'ANPAC e della FULAT, ha cercato di trovare una soluzione che mediasse tali posizioni, tenendo ben presenti i principi che informano l'ordinamento costituzionale italiano.

Si inserisce, però, in questa vertenza un altro problema che non è di secondaria importanza. Quando, infatti, si scende all'esame di merito delle piattaforme sia dell'ANPAC sia della FULAT, il discorso si fa difficile. Non è stato possibile finora calcolare in tutta la sua completezza l'onere che l'accettazione pura e semplice di tali piattaforme comporterebbe per le aziende interessate: non lo si è potuto fare sia perché l'ANPAC si è riservata di presentare al tavolo delle trattative le proposte di rivalutazione dei trattamenti economici dei piloti, sia perché la FULAT - come si è precisato - non ha ancora quantificato alcuni degli istituti di cui ha chiesto la revisione. Tuttavia, sulla base di quanto finora è stato rappresentato per i dipendenti dalle imprese di trasporto aereo, gli oneri non sono inferiori - ed eventualmente potrebbero essere superiori - alle seguenti percentuali: impiegati ed operai circa il 36 per cento; assistenti di volo circa il 42 per cento; tecnici di volo circa il 46 per cento; piloti circa il 38 per cento secondo la piattaforma FULAT e oltre il 42 per cento secondo la piattaforma ANPAC. Si tratta, evidentemente, di stime suscettibili di riscontri obiettivi, possibili solo quando le trattative avranno condotto ad una definitiva identificazione di tutti i pesi economici; ancora, tali oneri non tengono conto - giova ripeterlo - di quelli relativi alle imprese di servizi aeroportuali e prescindono ovviamente dalla levitazione normale delle retribuzioni in conseguenza della gestione dei contratti in vigore.

In linea più generale, e a prescindere dalla quantificazione sia pure approssimativa degli oneri più sopra specificata, non sembra del tutto inopportuno notare come la vertenza per questo settore riguardi an-

che alcune categorie che già godono di trattamenti economici superiori alla media salariale italiana e di particolari trattamenti previdenziali, simili a quelli che sono previsti per il personale navigante e che superano quelli dell'assicurazione generale obbligatoria.

In questa mia esposizione non ho voluto parlare del problema fiscale, ma credo di averlo trattato nelle sue linee generali.

Concludo facendo un'altra considerazione; molti settori dell'opinione pubblica italiana hanno sostenuto che questa situazione sarebbe il prodotto dell'ipotesi formulata dal ministero. Non voglio entrare nel merito dell'ipotesi stessa; mi domando soltanto se era giusto che, il Ministero del lavoro, dovesse limitarsi ad una mera operazione notarile, nel senso di prendere atto che le parti in causa erano in disaccordo e che - cosa più importante - anche le organizzazioni sindacali erano in disaccordo fra di loro e, preso atto di questa situazione, dichiarare che a causa di essa non era possibile svolgere un compito di mediazione, di conciliazione e lasciare che ognuno assumesse le proprie responsabilità. Sarebbe stato un comportamento notarile che si sarebbe limitato a fotografare una situazione, ma non avrebbe potuto influire su di essa. Tenendo conto che tutti i movimenti sindacali hanno un robusto potere contrattuale e la capacità di bloccare il trasporto aereo, nessuno può accusarci di aver avuto debolezze nei confronti di questo o di quell'aspetto del problema. Considerata, però, la delicatezza del servizio, noi abbiamo ritenuto di dover assumere la responsabilità politica di fare una scelta tenendo conto di questa realtà e - come ho detto - non vincolando o mettendo a disagio le parti in causa con una proposta, ma prospettando loro semplicemente una ipotesi. In questo quadro, io faccio appello al senso di responsabilità, perché è impossibile, se le parti in causa non fanno uno sforzo per modificare le loro posizioni, trovare un punto d'incontro. La nostra ipotesi non sposa assolutamente la tesi di un contratto unico demolitore, come certa stampa va dicendo, e che non tiene conto dei valori della professionalità e del pluralismo; la nostra ipotesi, per altro, non sposa neanche le tesi delle piattaforme FULAT od ANPAC: essa vuole semplicemente portare ad unificazione gli istituti per i quali l'unità può essere attuata e cerca di articolare quelli che tecnicamente è difficile ricondur-

re ad unità, anche perché bisogna tener conto delle capacità di gestione di un contratto, se esso non è fatto in una certa maniera e dare autonomia di regolamento e di gestione ai piloti per quanto riguarda il loro problema specifico, tenendo conto di tutte le questioni che sono già regolamentate giuridicamente dal punto di vista nazionale ed internazionale.

Devo poi sottolineare che nel corso della riunione del Consiglio dei ministri nella quale abbiamo discusso di questo problema, è stato trovato un accordo sulla linea che ho prima specificato e perciò, più che parlare in veste di ministro del lavoro, in questo momento io parlo a nome del Governo. Naturalmente, quando si dà la colpa a chi ha proposto questa ipotesi, bisogna tener conto che in Italia (non voglio entrare nel merito) è inutile rivolgere un appello del tipo di quello che venne rivolto a De Gaulle, al quale venne rimproverata l'intenzione di precettare i lavoratori scioperanti: in quel caso si trattava di una possibilità che la Francia aveva a sua disposizione.

La Commissione si è potuta rendere conto del fatto che abbiamo un ordinamento che ci permette di intervenire con il genio ferroviari nel settore ferroviario; ha anche potuto valutare le posizioni delle varie forze politiche in ordine al problema della regolamentazione del diritto di sciopero; tutto questo non può essere ignorato da ciascuno di noi: c'è una globalità che deve avere il suo peso nel valutare la positività o la negatività di una certa impostazione.

Ringrazio nuovamente la Commissione trasporti ed il suo presidente per la possibilità, che ci è stata offerta, di parlare di questo importante problema; gli onorevoli commissari avranno notato, per altro, che non ci siamo lasciati coinvolgere in interviste o pubbliche dichiarazioni, perché sappiamo bene che, anche in questo delicato problema, ognuno utilizza i dati di fatto a seconda delle proprie tendenze politiche.

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni del ministro del lavoro, vorrei chiedere al sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan, se il ministero che egli rappresenta abbia calcolato le conseguenze che possono derivare per l'Italia da una situazione come quella prospettata e se, in vista di tale evenienza, sia stato predisposto un piano alternativo.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Ministero dei trasporti dovrà essere interessato al momento opportuno per alcuni riflessi della vicenda in corso. Noi abbiamo rivolto una richiesta a tutti gli uffici interessati perché fosse rispettata ogni norma specifica, in particolare quelle riguardanti la sicurezza; infatti, sia dall'una parte, sia dall'altra è stata sollevata l'obiezione che, in occasione degli scioperi dell'ANPAC e della FULAT, non sarebbero state rispettate tutte le norme di sicurezza. Posso dare assicurazione a questa Commissione che erano state date precise disposizioni perché le norme di sicurezza fossero comunque rispettate e non abbiamo avuto notizia, al di là delle frasi polemiche, di casi nei quali tali norme siano state disattese. Tali disposizioni, per altro, vengono ribadite ogni volta che se ne presenti la necessità; da questo punto di vista, quindi, sono convinto che gli utenti del mezzo di trasporto aereo possano stare più che tranquilli.

Per quanto riguarda i problemi di ordine più generale, credo che li discuteremo la prossima settimana, in sede di indagine conoscitiva.

PRESIDENTE. Sugli effetti che gli scioperi provocano, vi sono state, in sede ministeriale, alcune proposte o sollecitazioni? Piuttosto che far perdere tempo ai passeggeri, facendoli correre fino all'aeroporto, non converrebbe allora, come si è fatto in alcuni paesi stranieri, sospendere il traffico aereo? Vorrei sapere se il ministero ha valutato questa ipotesi, oppure se il problema non è stato affrontato affatto.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il ministero gestisce le proprie prerogative direttamente o attraverso concessioni. La gestione del servizio aereo è di competenza di più società, le quali hanno un rapporto di concessione con il ministero, cui non spetta certamente bloccare un volo, una volta che sia stata rispettata tutta la normativa in vigore per le partenze. Oltretutto, un blocco del genere si potrebbe configurare come una serrata da parte delle società, che hanno il diritto-dovere - tenendo conto delle condizioni obiettive in cui possono trovarsi - di realizzare quei servizi aerei o quelle gestioni aeroportuali per i quali sono legate da un rapporto di concessione con il ministero. Non spetta, però, al ministero - ripeto -

interferire nell'attività delle società concessionarie, nel senso di poter loro imporre la sospensione dei voli o di impegnarle in un certo modo piuttosto che in un altro. Il ministero verifica semplicemente che le società proseguano la loro attività rispettando soprattutto la normativa relativa alla sicurezza e che, nella fattispecie, non vi sia sospensione delle prestazioni da parte dei dipendenti.

PRESIDENTE. Desidero sapere dal sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali se sia esatta la cifra di un miliardo di *deficit* al giorno, su chi si riversino i guasti prodotti e se si addiverrà all'istituzione di un fondo di dotazione.

GUNNELLA, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali. Si tratta di problemi connessi che credo verranno affrontati in tutti i loro aspetti in sede di indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile. In questa seduta desidero restringere il discorso a quello specifico dell'attuale crisi, che è determinata dalla posizione dei due sindacati **FULAT** e **ANPAC**.

Faccio mie le considerazioni svolte dal ministro del lavoro, a nome del Governo, in ordine agli sforzi notevolissimi compiuti per poter raggiungere un accordo sui principi che stanno alla base delle attuali dispute, e ritengo (è opportuno che questo sia molto chiaro) che, una volta raggiunto un accordo di principio, si debba iniziare una contrattazione di merito nel cui *iter* si potrebbe includere lo stato di crisi del trasporto aereo.

Da quanto ho detto si comprende che per la normalizzazione del trasporto aereo i tempi non sono ravvicinati, soprattutto nel momento in cui gli animi sono esacerbati da ambedue le parti, per cui si possono determinare alcuni contrasti. Pertanto, il quadro non è tale da poter fare pensare che le soluzioni siano a portata di mano: mi riferisco non solo alla soluzione di principio, e cioè all'autonomia contrattuale di entrambe le parti nei confronti della controparte, che è l'**INTERSIND**, ma anche ai momenti successivi sulla sostanza dell'accordo. È evidente che l'ipotesi formulata dal ministro del lavoro, a nome del Governo, resta una base utile e seria, perché l'appello al senso di responsabilità, che è stato più volte avanzato, potrà essere accolto se vi aderiranno anche le volontà politiche espresse dai diversi settori del Parla-

mento. Pertanto, è importante che su ciò vi sia una convergenza di posizioni, non trascurando, ma anzi apprezzando, i principi del pluralismo sindacale rispettati dal ministro del lavoro nel suo tentativo di mediazione.

È ovvio che se dalle parti non provengono segni che dimostrino l'esistenza di una volontà responsabile, sollecitata altrettanto responsabilmente dagli organi di Governo interessati, bisognerà trovare nei prossimi giorni le iniziative idonee a sbloccare il quadro generale di questa situazione, che è impossibile poter risolvere se le parti in causa si mantengano rigide sulle rispettive posizioni. Dopo la felice conclusione della vertenza del settore turistico-alberghiero, questo al nostro esame è un caso più unico che raro, in quanto si è determinata una rigidità di posizioni in un settore della vita nazionale delicatissimo sotto tutti i punti di vista. **L'ALITALIA**, nell'auspicare una immediata ripresa dei contatti per il rinnovo delle concessioni della sua attività già scadute, avverte la pesantezza di una situazione di ordine economico che il presidente della Commissione ha evidenziato poc'anzi. I riflessi quantitativi e dimensionali della vertenza potranno essere accertati più precisamente in sede di consuntivo della società; comunque è certo che i danni sono notevoli non solo per la mancanza di ricavi immediati, ma anche per la diminuzione ed il dirottamento delle utenze, soprattutto nei traffici internazionali. Ciò ci preoccupa profondamente perché la compagnia di bandiera sotto questo aspetto perde prestigio, e ciò ha ripercussioni economiche evidenti.

La soluzione deve quindi essere ricercata nel responsabile incontro delle volontà di tutte le parti in causa. **L'INTERSIND** ha accettato l'ipotesi di composizione che è stata formulata dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale e ritengo che questa sia una base - ciò dipende dal Governo - per un'azione di convincimento in cui potranno trovare posto anche le altre iniziative che emergeranno dalle risultanze di questo dibattito. Le iniziative proposte anche in un quadro più vasto saranno oggetto di una attenta valutazione, perché non possiamo trascurare questo aspetto.

A tutti è noto che come compagnia di bandiera partiamo in condizioni di estrema difficoltà, perché questa aveva impostato determinati programmi (questo sarà oggetto di ulteriore discussione in altra sede). Il protrarsi dell'attuale situazione potrebbe dun-

que costituire un colpo abbastanza duro, causando uno spostamento notevole dei tempi necessari al raggiungimento dell'equilibrio economico. In fin dei conti, tutto questo si ripercuote in un appesantimento delle richieste delle società del gruppo IRI; attraverso questo gruppo le richieste di mezzi finanziari, con ulteriori indebitamenti, sono possibili nella previsione di un programma ravvicinato. Ho così risposto ad una domanda del signor presidente.

Abbiamo sempre combattuto perché in Italia vi potesse essere un equilibrio economico non determinato da alcun contributo a fondo perduto. Più volte l'ALITALIA, d'accordo con il Ministero delle partecipazioni statali, ha confermato ciò, ma di fronte ad una situazione diversa è evidente che i piani economici vengono spostati nel tempo e le richieste di finanziamento formulate (si tratta di finanziamenti da restituire adeguatamente in base a certi elementi eventualmente di ordine « favoritivo ») diventano maggiormente onerose; anche questo è un elemento che bisogna tenere presente. Un collasso finanziario della società avrebbe dunque gravissime ripercussioni; dobbiamo evitare questo collasso facendo intervenire l'IRI.

Questa trattativa presenta anche alcuni motivi di sostanza oltre che di principio, non solo per il peso economico che comporta ma soprattutto per le difficoltà di trattamento che si verranno a determinare. Queste sono le sottolineature che intendevo fare e che, d'altronde, nella relazione del ministro Toros erano già state formulate.

Ritengo che tutte le forze politiche, e il Parlamento in particolare, possano dare un valido contributo alla risoluzione di questo problema.

PANI. Onorevole presidente, credo che sia giusto apprezzare il fatto che il Governo abbia accolto con rapidità la richiesta formulata dalla Commissione di riferire sulla posizione delle organizzazioni sindacali del settore e sulla questione relativa alla crisi del trasporto aereo.

Proprio sulle cose che il Governo ci ha detto desidero svolgere alcune brevi considerazioni. L'onorevole ministro Toros ha concluso il suo intervento facendo riferimento al fatto che tutta questa confusione nel settore del trasporto aereo si è creata a seguito dell'ipotesi di accordo proposto dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, a nome del Governo, per com-

porre questa vertenza sindacale. Per la verità mi sembra che la confusione, la paralisi e l'inefficienza del trasporto aereo in Italia, siano situazioni abbastanza antiche e che più volte sono state denunciate anche in riferimento al clima di conflittualità permanente che si è sempre riscontrato negli aeroporti nazionali. Questa situazione trae origine dalla politica sbagliata del personale e dalla eccessiva frantumazione contrattuale perseguita per anni, che ha creato seri squilibri nell'ambito degli stessi contratti di lavoro.

Mi pare, quindi, che sia da respingere l'ipotesi fatta circa la mancanza di elementi per valutare la situazione; bisogna rilevare, invece, che esiste una responsabilità di ordine politico che va riferita al Ministero delle partecipazioni statali ed al Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Tuttavia sarebbe ingiusto, considerando l'inefficienza di questo settore e l'esigenza di ammodernare il servizio, non riconoscere che, di fronte a questa situazione generale del trasporto aereo, sono emersi fatti nuovi, come quello della maggiore efficienza del settore e, soprattutto, dell'esigenza, tuttora avvertita, di imboccare una strada nuova, nel senso di portare avanti un processo di unificazione contrattuale e di eliminare tutte le eventuali sperequazioni esistenti nel settore. Non vi è dubbio, però, che un processo di questo genere incontri resistenze notevoli.

In questa sede l'onorevole ministro ci ha voluto, puntualmente, riferire le difficoltà che si sono incontrate per una regolamentazione contrattuale, soprattutto da parte delle categorie lavoratrici. Mi sembra, però, di poter rilevare che, sia a livello di Governo, sia in alcuni settori aziendali, qualche cosa comincia a muoversi; si sta guardando in una direzione nuova verso la quale necessariamente, secondo noi comunisti, bisogna avviarsi, eliminando rapidamente le incertezze che sono apparse a tutti i livelli.

Il nostro compito sembra sia quello di pretendere dal Governo un'azione più incisiva che porti, il più rapidamente possibile, alla conclusione di questa controversia particolarmente delicata e alla ricerca di una soluzione politica elastica per evitare che prendano corpo attorno a questo problema anche manovre politiche che sono estranee alla vertenza, ma che sono presenti in alcune parti in causa, come le manifestazioni di volontà dell'ANPAC.

Detto questo, sarebbe però un errore non dare una valutazione degli scioperi, particolarmente di quelli politici; qui non entrano in gioco le motivazioni politiche di questi scioperi, che sono di tipo corporativo in quanto difendono interessi privilegiati. Tuttavia ribadiamo che, pur non condividendo queste valutazioni, non neghiamo il diritto di sciopero ad alcuno; occorre però dire con fermezza, e sotto questo profilo la posizione del Governo non è molto chiara, che scioperi del tipo « ad aquila selvaggia » come quelli praticati, vanno combattuti con tutte le forze consentite dalla nostra democrazia. Infatti bisogna dare una risposta all'opinione pubblica, quando ci troviamo di fronte a scioperi particolarmente gravi che non vengono preannunciati e che provocano situazioni drammatiche fino al punto che l'utente che sale sull'aereo viene riportato al punto di partenza.

Non sarà poi male che venga ricordato che l'obiettivo dello sciopero è quello di piegare una volontà aziendale, mentre qui sta avvenendo tutto il contrario, in quanto si crea il massimo disagio per l'utente.

In merito, poi, a questa situazione di disagio, tanto l'azienda che il Governo devono fare qualche cosa per non favorire l'amplificazione dei risultati degli scioperi stessi. Infatti, si afferma che non è stato fatto tutto il possibile per assicurare almeno alcuni voli per le linee più importanti e per i collegamenti con le isole. Vi è anche chi afferma che non è stato operato il meccanismo delle trattenute sugli stipendi degli scioperanti.

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Questo è assolutamente falso.

PANI. Se ciò non è vero, ne prendiamo atto. Infine, bisogna dire che questa occasione va colta per ottenere almeno tutto quello che è possibile in rapporto alla cosiddetta questione della regolamentazione degli scioperi.

È chiaro che non si tratta di problemi che possono essere risolti da una legge e neppure all'interno degli accordi contrattuali; ma sembra chiara la volontà dei sindacati di marciare verso l'autodisciplina. Del resto, anche in questo caso bisogna sollecitare i sindacati, soprattutto in un settore così delicato come quello del trasporto aereo, a regolamentare, sia pure in modo

autonomo, l'autodisciplina. Stando ad un comunicato della FULAT sembra che qualche proposta concreta sia stata avanzata, nel senso che la proclamazione degli scioperi dovrebbe avvenire con un certo preavviso, garantendo tuttavia il traffico nelle linee più importanti e i collegamenti con le isole.

L'occasione drammatica che si è creata vale dunque per sollecitare precise dichiarazioni degli organismi competenti, sia pure rispettando la loro autonomia di decisione. Detto questo, e pur non volendo noi comunisti interferire oltre in una trattativa che si è rivelata delicata, ribadiamo l'urgenza di arrivare ad una decisione che concluda il più rapidamente possibile la vertenza.

MARINO. Vorrei chiedere un chiarimento circa la sfera di autonomia che è stata riconosciuta all'ANPAC dalla prima e dalla seconda ipotesi di soluzione.

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Ringrazio l'onorevole Marino per aver sollevato questo problema. Quando il Governo propone una regolamentazione giuridica autonoma per i piloti, ciò significa, in sostanza, che si tratta di una regolamentazione che lascia piena autonomia per quanto riguarda la costituzione delle parti e la gestione degli interessi che si tutelano. È evidente che, se vogliamo applicare questo tipo di regolamentazione nel settore dei piloti, ciò significa che le associazioni che rappresentano la maggioranza degli interessati sono quelle che devono realizzare questa regolamentazione giuridica autonoma.

Vorrei fare presente all'onorevole Marino che nella sostanza si tratta proprio di una regolamentazione autonoma, nonostante la prudenza terminologica che si è adottata in considerazione della delicatezza della questione. È chiaro che abbiamo posto l'accento, oltre che sulla regolamentazione autonoma, anche su quella unitaria, dato che lì potrebbero confluire tutti quegli istituti identici, nella forma o nella sostanza, contenuti nei diversi contratti. Bisogna certamente studiare i collegamenti tra le due discipline. Più precisamente, occorre che nella regolamentazione autonoma siano contenute norme di rinvio ricettizio ad altre proprie della regolamentazione unitaria. Allo stesso modo, tutti gli istituti collocati

nella regolamentazione unitaria in vista del coordinamento generale del settore richiesto dalla FULAT potrebbero essere richiamati nella regolamentazione autonoma.

BAGHINO. Il ministro Toros ci ha riassunto in modo sintetico ed esauriente la situazione esistente nel settore. Ora io domando a me stesso, e non al ministro del lavoro: qual è il compito del ministro del lavoro? Non ha poteri di imposizione - lo ha detto lei stesso - ma solo poteri di mediazione. In che cosa? Nel contrasto tra due parti o, più semplicemente, tra il datore di lavoro e il prestatore d'opera. Ha fatto questo il ministro? Mi pare di no, perché ha incominciato a discutere con i prestatori d'opera. C'era un gruppo di prestatori d'opera che voleva un unico contratto di lavoro ed un altro che, in base all'articolo 39 della Costituzione, chiedeva un contratto autonomo. L'INTERSIND doveva limitarsi a prendere atto di tutto questo. Il ministro, invece, doveva mediare tra le due parti. Egli non doveva preoccuparsi di stabilire se era giusto fare un unico contratto od uno per ciascuna categoria.

Gli scioperi dei piloti dell'ANPAC sono chiamati ad « aquila selvaggia ». Questo perché i piloti volano! Questi scioperi sono però del tutto uguali a quelli a « gatto selvaggio » dell'altro personale. Fu infatti uno sciopero a « gatto selvaggio » quello del personale addetto allo scarico, che bloccò dalle 5 alle 7 l'aeroporto di Cagliari il mattino del 28 aprile di quest'anno; così come fu uno sciopero a « gatto selvaggio » quello degli assistenti di volo che bloccò l'aeroporto di Cagliari dalle 8 alle 14 dello stesso giorno: vi sono stati molti scioperi di questo tipo. In un primo momento furono soprattutto i piloti della FULAT a scioperare a « gatto selvaggio » (o ad « aquila selvaggia »), mentre quelli dell'ANPAC se ne dissociavano. In seguito le parti si sono invertite, quando il ministro è entrato nella questione di principio - e non di merito - su chi potesse scioperare. La FULAT è rimasta soddisfatta, mentre l'ANPAC ha iniziato lo sciopero.

A proposito della ipotesi formulata dal ministro Toros, vorrei dire che non può parlarsi di un contratto autonomo quando molte sue parti vanno a confluire in una disciplina unitaria. La forza di una piattaforma contrattuale è data dal fatto che essa riassume sia le rivendicazioni di ca-

rattere salariale sia quelle di carattere normativo e che quando essa viene presentata, la parte interessata può scegliere se dare maggiore importanza all'uno od all'altro di questi aspetti o, magari, giungere a soluzioni di compromesso. Ora, se ad una parte viene tolta quasi completamente la possibilità di insistere su uno di questi aspetti - quello normativo, ad esempio - essa perde, di fatto, ogni autonomia ed è costretta ad assoggettarsi ad una forma di eterodisciplina.

Per quanto riguarda la vertenza di cui stiamo discutendo, il ministro è alla ricerca di una soluzione di principio. Poniamo il caso che questa soluzione venga raggiunta; fino al momento in cui verrà conseguito questo risultato sarà già passato molto tempo, ma ulteriori perdite di tempo e disagi per il settore cominceranno nuovamente a verificarsi da allora, come è facile prevedere, constatata la notevole distanza che di fatto sussiste tra le varie rivendicazioni che le parti interessate intendono avanzare e quello che la controparte intende concedere.

Quando si parla poi di diritto di sciopero e di autoregolamentazione del diritto di sciopero, non si può non ricordare che l'articolo 40 della Costituzione prevede che il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano e non che il diritto di sciopero si esercita nell'ambito dell'autoregolamentazione delle parti! Quella di regolamentare legislativamente il diritto di sciopero è dunque un'esigenza imposta dalla Costituzione ed è necessario che lo Stato tenga conto delle esigenze della collettività. La libertà o vi è per tutti o non vi è per alcuno. Non si possono ipotizzare soluzioni particolari per alcuni specifici casi, come è avvenuto recentemente quando si è tentato di rimediare agli scompensi arrecati dalle agitazioni in corso tra il personale delle ferrovie dello Stato utilizzando unità del genio ferroviario dell'esercito.

Il Governo, in sostanza, non deve preoccuparsi di risolvere problemi che sono di competenza delle organizzazioni sindacali, ma deve compiere opera di mediazione tra prestatori d'opera e datori di lavoro; in caso contrario, infatti, il Governo politicizzerà ogni agitazione sindacale, indicando soluzioni di principio che sono di parte, perché sono espressione della maggioranza e ledono, quindi, tra l'altro, i diritti della minoranza.

MASCIADRI. Desidero chiedere un chiarimento riguardante una questione che ci viene segnalata dall'AIGASA. L'AIGASA sostiene che durante il corrente anno si è addivenuto, per il settore che la riguarda, alla predisposizione di un'ipotesi contrattuale, che prevede un accordo strutturato sulla base di dieci categorie. Tale accordo dovrebbe essere perfezionato il 27 ottobre presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale. L'AIGASA fa però presente che, qualora non sarà presente alla firma dell'accordo un rappresentante del Ministero dei trasporti, si asterrà dal sottoscrivere l'accordo stesso e proclamerà lo stato di agitazione.

Desidero quindi pregare il sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Degan, di voler considerare l'opportunità che un rappresentante del suo ministero sia presente alla firma dell'accordo in questione, onde evitare ulteriori, gravi disfunzioni nel settore dell'aviazione civile.

Ed ora vorrei entrare nell'argomento oggetto del dibattito odierno. Innanzitutto vorrei dire che è logico che ogni categoria, astenendosi dall'esercitare i compiti di propria pertinenza, possa bloccare gli aeroporti e che il problema non verrebbe risolto in tutti i suoi termini dal contratto unico; l'onorevole ministro ha già fatto cenno al fatto che vi sono categorie che non possono essere inquadrare nel contratto unico: valgano per tutti gli esempi dei pompieri, dei sanitari e degli addetti alle dogane.

Vi è poi da considerare che la situazione della SEARN, non riconducibile nel contratto unico, escluderà dall'efficacia del contratto stesso un aeroporto quale quello di Fiumicino, che congloba circa la metà del traffico aereo italiano e che a Milano, a causa della pesante situazione debitoria nella quale si trova quella società di gestione, si preannuncia la medesima situazione.

Per quanto riguarda l'ALITALIA, l'agitazione provoca - secondo i dati che sono a mia conoscenza - un danno di circa un miliardo e duecento milioni di lire al giorno; tengo a precisare che questi dati mi sono stati forniti ufficialmente dalla compagnia di bandiera, tant'è vero che essa sta presentando, per il primo semestre dell'anno, un bilancio gravato da una terribile passività che, ancora una volta, annullerà il capitale sociale. Lo squilibrio del 1974 stava per essere risanato, ma è chiaro che, a causa di queste agitazioni, esso au-

menterà sempre più. Fra l'altro, sono accaduti fatti veramente riprovevoli: a Parigi sono stati fatti salire regolarmente i passeggeri su un aereo di linea, ma, al momento di partire e quando già i motori erano accesi, è stato dato al comandante l'ordine di *non okay*, cioè di non partire a causa, appunto, di uno sciopero. Conseguenza di tutto questo è stato che i passeggeri sono rimasti sull'aereo per ben sette ore senza poter partire! In Grecia è accaduto press'a poco lo stesso fatto, ma quelle autorità hanno minacciato il pilota di arresto ed egli, fra l'arresto e la partenza, ha preferito la seconda!

I piloti, a mio avviso, approfittano del fatto che sono praticamente insostituibili: noi tutti sappiamo, infatti, che per addestrare un pilota militare a guidare, non dico un *Jumbo*, ma almeno un *DC 9*, occorrono da diciotto a ventiquattro mesi. Hanno però anch'essi un « tallone d'Achille »: il fatto che un mestiere come quello del pilota è irreversibile: il pilota non può fare altro, non ha un ruolo interscambiabile. I motivi che i piloti adducono a sostegno del loro rifiuto del contratto unico mi paiono poi del tutto inaccettabili, andando da una perdita di prestigio della categoria ad una minore sicurezza del volo: specialmente per quest'ultimo pretesto, non vedo i motivi che possano legarlo alla stipulazione di un contratto unico.

Le possibili soluzioni - se vogliamo andare al di là delle semplici affermazioni di principio - a mio avviso potrebbero essere due: la prima, quella di un contratto comune, del cosiddetto « cappello unico » che eventualmente, per dare soddisfazione a qualche categoria di piloti, si potrebbe anche restringere e che fisserebbe norme comuni per tutte le categorie, meno che per i piloti, ai quali verrebbe lasciata la possibilità di gestire autonomamente la parte di loro competenza. Vi è poi un'altra soluzione, alla quale io non sono favorevole, ma che prospetto solo per dovere di dialettica, quella cioè di procedere in modo graduale verso l'integrazione. Quale che sia, comunque, la soluzione che dovesse uscire da questa Commissione, penso che se essa fosse espressione di un modo univoco di vedere il problema, avrebbe una notevole forza all'esterno e sarebbe addirittura in grado di mettere in difficoltà alcune categorie.

Ribadisco in conclusione che il gruppo socialista è favorevole alla prima soluzio-

ne, quella del «cappello unico», e non alla seconda, che forse non potrebbe neanche essere accettata dai sindacati.

MARZOTTO CAOTORTA. Sono dell'opinione che la nostra riunione di stasera si svolga con un grande assente: le organizzazioni sindacali; ci troviamo, quindi, a parlare con un interlocutore che non c'è. Ciò premesso, desidero ringraziare il ministro Toros non solo per le spiegazioni che ci ha dato, ma anche per l'appassionata pazienza con cui ha seguito questa trattativa, facendo quello che io ritengo sia uno dei doveri di un ministro della Repubblica, e cioè di adoperarsi per risolvere questa vertenza secondo una certa direttiva. In questo senso credo che si debbano apprezzare gli sforzi del ministro di formulare alcune ipotesi di soluzione.

Il ministro ha sottolineato che finché vige una situazione legislativa di assoluta libertà sindacale per le parti, qualunque esse siano, evidentemente il ministero non può adoperare strumenti giuridici, e pertanto l'appello che noi facciamo, e che appare spesso sulla stampa, affinché il Governo faccia qualche cosa, assume un sapore qualunquistico, perché proviene da parti che si scandalizzano di fronte ad ipotesi di regolamentazione.

L'autoregolamentazione dei sindacati, di cui si parla da alcuni anni, non si realizza di fatto e rimane un'aspirazione. Ora, se questa si dovesse realizzare, sarebbe certamente un merito delle organizzazioni sindacali più responsabili, ma a ciò non farebbe seguito un altrettanto senso di responsabilità di altre organizzazioni che sorgono in un ordinamento libero, per cui finiremmo per lasciare alcune zone d'ombra che non sarebbero soggette a questa autoregolamentazione. Pertanto, non so se ciò sarebbe sufficiente a risolvere il problema dei servizi pubblici, che sta diventando molto pesante per il nostro paese, anche in termini economici. In considerazione di ciò, il discorso sulla regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici meriterebbe di essere ripreso nelle opportune sedi con una presa di posizione di carattere politico più che giuridico e che tenga conto di certe esigenze imposte dal convivere moderno civile.

Per quanto riguarda il problema oggetto di questa seduta, rilevo che esistono cinque contratti...

TOROS, Ministro del lavoro e della previdenza sociale. E tanti «accordini».

MASCIADRI. Cinquantacinque o cinquantotto!

MARZOTTO CAOTORTA. Ora, ritengo che si potrebbe procedere per gradi avvicinandoci all'obiettivo del contratto unico. Così, dei cinque contratti si potrebbero unificare i quattro relativi al personale di bordo, di terra, eccetera, lasciando eventualmente separato il contratto dei piloti, se la loro situazione dovesse risultare irriducibile ad unità. A questo proposito mi domando se nella categoria dei piloti vi è la differenza fra dirigenti e non dirigenti che esiste in altre categorie per altri tipi di lavoro. Ricordo, infatti, che nel settore dei ferrotranvieri i dirigenti hanno un contratto autonomo e un altro contratto riguarda il personale, dal caposervizio...

BOSCO, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. I piloti non sono dirigenti.

MARZOTTO CAOTORTA. Allora le posizioni non sono assimilabili. In queste condizioni ritengo che si possano riunificare, facendo piazza pulita di questi «accordini» accessori, almeno quattro o cinque contratti, e cioè quelli più vicini tra loro, in modo che si arrivi all'unificazione in un secondo tempo.

Desidero inoltre porre la seguente domanda: se l'INTERSIND, facendo una ipotesi astratta, accettasse tutte le richieste contenute nella piattaforma della FULAT, questa accetterebbe di sottoscrivere il contratto anche senza la firma dell'ANPAC o si tratta di una questione pregiudiziale posta dalla FULAT per concludere il contratto?

PANI. La FULAT accetterebbe.

TOROS, Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Né l'una né l'altra parte pongono questa questione.

MARZOTTO CAOTORTA. Desidero capire se la vertenza è soltanto su una questione di «distanza» contrattuale, come avviene sempre in questi casi, oppure è su una questione pregiudiziale di contratto unico, che impedisce l'inizio di una trattativa nel merito. Ora, sarebbe un po' stra-

no che una delle due organizzazioni potesse come condizione indispensabile per stipulare il proprio contratto la partecipazione dell'altra, perché ciò finirebbe per limitare la libertà contrattuale e sindacale.

In ultima analisi, ritengo che si debba condannare questo tipo di agitazione che, per interessi nettamente corporativi, finisce per mettere a repentaglio l'intera economia nazionale e l'intero servizio dei trasporti aerei. Pertanto, penso che un appello da parte della Camera al senso di responsabilità delle parti sia certamente auspicabile.

FIORIELLO. La posizione del gruppo comunista sulla complessa situazione che si è determinata nel settore dell'aviazione civile è già stata esposta dall'onorevole Pani. Desidero solo sottolineare alcuni aspetti. Il primo, da cui è partito l'onorevole Pani, riguarda la responsabilità e il modo di gestire la politica del personale dell'ALITALIA.

Come si è verificato in passato, l'esistenza di cinquantacinque contratti e la polverizzazione della contrattazione sindacale hanno creato, come ha affermato il ministro, uno stato di ingovernabilità permanente negli aeroporti, tanto che un qualsiasi gruppo, nell'ambito dei suddetti contratti, ha potuto determinare una sospensione dei traffici ed un disagio per gli utenti.

Ora, il contratto unico proposto dalla FULAT è nato dall'esigenza di determinare la fine del modo di gestire la politica salariale del personale da parte della compagnia di bandiera e la fine della polverizzazione della contrattazione. In sostanza, il contratto unico proposto dalla FULAT è un atto di grande responsabilità politica, in quanto questa federazione si è fatta carico del modo con cui si è gestito in passato il settore dell'aviazione civile, delle responsabilità nazionali e delle situazioni di disagio determinatesi in questo settore. Nell'ambito del contratto unico - ecco il dato politico importante - si salvaguarda anche il momento della professionalità, e quindi la presenza dei piloti. A questo atto di responsabilità dei sindacati CGIL, CISL e UIL ha corrisposto un atto di irresponsabilità dell'associazione dei piloti, che non solo non ha accettato la mediazione proposta dal Governo, ma ha anche rifiutato qualsiasi ipotesi di contrattazione unitaria. Se è vero il significato politico del contratto unico, è altrettanto vero che il Parlamento, e soprattutto gli utenti, si aspet-

tavano dal Governo una presa di posizione sul valore del contratto unico, che spetta al Governo e non solo al Ministero del lavoro e della previdenza sociale, una presa di posizione che in tutti questi mesi è completamente mancata. Sul modo in cui l'ANPAC si è posta nei confronti del contratto di lavoro unico, l'atteggiamento del Governo è stato infatti continuamente elusivo. L'esecutivo si è sempre posto, di fronte alla realtà politica che si è creata nel settore dell'aviazione civile, in termini di mediazione passiva. Direi che in concreto il Governo ha lavorato intorno a quelle cinque « fasce » senza mai entrare nel merito della questione del contratto unico. A prova di quanto ho detto, la stessa FULAT, in un suo comunicato, ha dichiarato che il Governo non si è mai impegnato a fondo per definire, con un atto positivo, la vertenza sorta intorno alla necessità di giungere alla stipulazione di un contratto collettivo unico.

In tutto questo contrasto si inserisce l'azione irresponsabile dei piloti che, praticando lo sciopero ad « aquila selvaggia », hanno reso estremamente disagevole e precario tutto il servizio aereo. Quindi, il Governo non può attendere che le due parti contraenti si incontrino e stipolino una piattaforma sindacale perché, così facendo, convalida in concreto l'atteggiamento assunto dall'ANPAC.

Devo ribadire in questa sede che il contratto unico non è soltanto un fatto di principio ma anche, e soprattutto, di sostanza. Credo quindi che il Governo abbia il dovere di intervenire perché i danni economici che si vanno accumulando sono sempre più ingenti.

TOROS, Ministro del lavoro e della previdenza sociale. Onorevole Fioriello, mi porti, per cortesia, un esempio di come si dovrebbe comportare il Governo su questo problema.

FIORIELLO. Il Governo può alleggerire lo stato di tensione esistente negli aeroporti italiani facendo innanzitutto il contratto unico e dopo valutando altre proposte, sempre però nell'ambito del contratto unico.

RUSSO FERDINANDO. Mi sembra che occorra apprezzare, innanzitutto, lo sforzo compiuto dal Governo, teso all'ottenimento di un compromesso mirante ad unificare al massimo quella che appare un'anomalia del

settore del trasporto aereo. L'esecutivo ha dimostrato che intende ridurre la sperequazione esistente tra i diversi contratti e procedere all'unificazione di alcuni istituti. A questo punto mi sembra che il Governo possa porsi alcuni altri obiettivi, cioè formulare nuove proposte.

Se la vertenza è arrivata al punto attuale, questo lo dobbiamo al Governo; tuttavia non si può lasciare ancora paralizzato un servizio come quello del trasporto aereo, con il danno che ciò comporta anche nei rapporti internazionali. Dobbiamo chiedere al Governo una nuova ipotesi di proposta che mi pare emerga dall'incontro di questa sera, cioè una proposta che fissi definitivamente come traguardo i punti unitari degli istituti che sono stati raggiunti. Tutto questo per stabilire nel settore una certa omogeneità e perché la soluzione di certi problemi non è più rinviabile all'infinito. Si può quindi tener presente la proposta dell'onorevole Marzotto Caotorta riguardo alla formulazione di due soli contratti. Riguardo al contratto unico, non è detto infatti che si possa raggiungere subito questo traguardo; l'importante è comunque fare qualche passo avanti.

CATELLA. Debbo purtroppo rilevare la impotenza con la quale opera il Governo in questa vertenza - ma ciò è anche dovuto alla mancanza di strumenti adatti - e osservare che è anche compito del Parlamento intervenire.

Personalmente, come ex pilota, sarei contrario al contratto unico e vedrei invece più favorevolmente un contratto separato. Entrando poi nel merito, condanno lo sciopero dei piloti in quanto ciò ha comportato il blocco del servizio del trasporto aereo, con grave disagio per gli utenti.

Ora, di fronte a questa situazione, noi dobbiamo avere il coraggio di ammettere di aver sbagliato e di riconoscere che gli italiani, sotto certi aspetti, non sono ancora maturi. Dunque, pur ammettendo gli errori del passato, dobbiamo una volta tanto regolamentare il diritto di sciopero, dovendo garantire l'efficienza di questo pubblico servizio. Dico questo perché noi abbiamo una precisa responsabilità di fronte al paese nel fronteggiare questa situazione, in cui il maggior danno ricade sui cittadini.

CARRI. Personalmente penso che l'intera vicenda vada inquadrata nella situazione economica nella quale ci troviamo e non

possiamo prescindere da questo dato di fatto fondamentale.

Inoltre, se ci troviamo di fronte a determinate situazioni di fatto, come scioperi ad « aquila selvaggia », credo che lo dobbiamo anche a certe forze, più o meno interessate, che più o meno deliberatamente vogliono mantenere questa situazione ostacolando la ripresa economica del nostro paese. Del resto, anche le cifre che sono state riportate dall'onorevole Masciadri sono significative e non solo in rapporto ai costi economici, valutabili sui 1.200 milioni di lire, ma anche in rapporto al caos che si è determinato nel paese, con conseguente discredito e perdita di prestigio nei rapporti internazionali.

Questa situazione di eversione, cara alle forze fasciste, viene ad ostacolare, intralciare e porre in pericolo gli equilibri faticosi sui quali si regge l'attuale maggioranza governativa; inoltre, si vuole ostacolare quel processo di unità fra le organizzazioni sindacali che si è verificato nel corso di questi ultimi mesi.

Ci rivolgiamo pertanto alle forze di governo per chiedere se vi sia questa consapevolezza. Noi non la avvertiamo fino in fondo: cogliamo invece molta incertezza. Manca la percezione del disegno che è dietro questa azione e la lega ad altri tentativi portati avanti in altri settori. La maggioranza vuole avere la forza di respingere questi tentativi di ostacolare la ripresa economica? L'azione deve essere posta in essere dal Governo nel suo complesso e non dal ministro che porta avanti le trattative. Del resto, la questione è di tale rilevanza che le organizzazioni sindacali sono entrate in campo con i loro massimi esponenti.

Il Governo è o no per il contratto unico? Occorre dirlo chiaramente.

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Governo non è parte contrattuale.

CARRI. Si tratta di prendere un impegno coerente con gli obiettivi che si dichiara di voler conseguire. C'è un documento della FULAT, cui si è richiamato l'onorevole Fioriello. Il Governo vuole pronunziarsi su di esso? Le organizzazioni sindacali chiedono che ogni ristrutturazione debba essere negoziata e che ogni iniziativa unilaterale sia bloccata. Il Governo è d'accordo?

Le organizzazioni sindacali propongono l'autoregolamentazione dello sciopero. Tale

proposta si articola in quattro punti: primo, congruo preavviso per ogni azione, a qualunque livello; secondo, garanzia, in ogni caso, dei collegamenti essenziali con le isole; terzo, scelta di collegamenti nazionali indispensabili; quarto, informazioni negli aeroporti intorno alle date e motivazioni delle azioni sindacali.

Il Governo che cosa pensa di tutto questo? Vuole esprimere chiaramente il suo punto di vista?

Se il Governo intende portare avanti la mediazione, deve fare alcune scelte chiare, che corrispondano agli interessi nazionali. Quante volte ci siamo sentiti dire in Commissione che al Governo spetta di compiere scelte prioritarie! Perché in questo caso non si vuole compierle? Perché questa debolezza verso queste organizzazioni sindacali, che non si preoccupano della conclusione positiva degli accordi, ma che hanno ben diversi disegni di eversione?

BOSCO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Vorrei fare riferimento all'ultimo comunicato del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. In esso è scritto: « Il ministero, preso atto della posizione assunta dall'ANPAC in ordine alle ultime proposte di mediazione ministeriale, invita le parti a riprendere sin da mercoledì mattina, presso il ministero e con l'assistenza di funzionari, le trattative di merito sulla base delle rivendicazioni avanzate per raggiungere gli obiettivi indicati nella proposta ministeriale del 19 settembre e precisamente: regolamentazione unitaria di istituti comuni a tutti i lavoratori del settore e regolamentazioni autonome e particolari per quegli istituti non riconducibili ad unità. Per quanto riguarda la metodologia da seguire nella trattativa di merito, le parti decidono di procedere convenzionalmente esaminando ciascun settore in corrispondenza delle attuali aree contrattuali. L'onorevole Bosco chiarisce che tale metodo non pregiudica le rispettive posizioni delle parti in ordine alla struttura contrattuale, che sarà decisa solo e soltanto dopo l'esame del merito ».

Questo documento contiene alcune proposte che molti degli oratori intervenuti mostrano di non conoscere. Sono state avviate trattative tra le parti; attualmente sono ferme solo perché l'INTERSIND ha chiesto chiarimenti che non sono stati ancora forniti; comunque tra breve dovrebbero riprendere. Esse scenderanno nel me-

rito del conflitto tra le parti perché solo così si potrà giungere alla stipulazione di un contratto.

GUNNELLA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Desidero aggiungere, a quanto detto dall'onorevole Bosco, che, fino ad oggi - 23 ottobre - la FULAT ha risposto solo parzialmente alle precisazioni che le erano state richieste.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda la possibilità che un rappresentante del Ministero dei trasporti sia presente alla firma del contratto che l'AIGASA intende accettare, va detto che la presenza del ministero è evidentemente richiesta perché partecipi al perfezionamento di un accordo le cui conseguenze finanziarie avranno certamente ripercussioni notevoli sui costi di esercizio delle società di gestione aeroportuale e sia quindi costretto, avendo preso atto di ciò, ad impegnarsi per un automatico adeguamento delle tariffe del trasporto aereo a tali maggiori costi.

Il ministero nutre alcune perplessità, date tali ipotizzabili ripercussioni che deriverebbero dal contratto che l'AIGASA si accinge a sottoscrivere, anche perché il Parlamento ha recentemente escluso che possa sussistere un rapporto automatico tra gli eventuali aumenti dei costi di esercizio delle società di gestione degli aeroporti e la fissazione dei livelli delle tariffe del trasporto aereo. Per queste ragioni, confermo che nessun rappresentante del Ministero dei trasporti sarà presente alla firma del contratto in questione.

Per quanto riguarda la SEARN, rispondo all'onorevole Masciadri che il personale ad essa appartenente gode, in base al risultato di una contrattazione sindacale che risale all'agosto del 1974, della posizione contrattuale spettante ai lavoratori aeroportuali. Desidero però sottolineare che la SEARN è un'isola all'interno del settore aeroportuale, in quanto non svolge un'attività che possa essere realmente considerata attinente alla vita dell'aeroporto. Tra le attività aeroportuali, infatti, vanno considerate, a mio giudizio, soltanto quelle riguardanti i servizi che rientrano nel settore del trasporto aereo.

TOROS, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Ringrazio gli onorevoli deputati intervenuti nel dibattito, alcuni dei

quali si sono dichiarati favorevoli all'impostazione data dal Governo al suo intervento nella complessa vicenda dei rinnovi contrattuali nel settore dell'aviazione civile. Per questa ragione la mia relazione, attenendosi a questo tema, non si è soffermata su altri importanti problemi. È necessario inoltre tener presente che esiste una realtà di cui bisogna prendere atto per quanto riguarda il problema in discussione e tenere anche presente il fatto che nel nostro paese esiste un tipo di ordinamento che garantisce la sussistenza di un libero meccanismo di contrattazione tra lavoratore e datore di lavoro e che ciò ha un suo prezzo.

Ho detto che la libertà è esercizio di responsabilità; se il meccanismo della libera contrattazione non trova in tutte le parti in causa senso di responsabilità, è logico che nascano alcune difficoltà. Il Governo - come è stato giustamente fatto rilevare - secondo l'ordinamento italiano e nel rispetto della lettera della Costituzione, non è e non può essere parte in causa ed il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, in rappresentanza del Governo, ha il compito di mediare e di conciliare i conflitti che possano insorgere. Lungi da me l'intenzione di sentenziare, ma, tenendo conto anche di certi stati di fatto, sono del parere che noi abbiamo assunto un atteggiamento imparziale: tenendo presente la realtà, infatti, non ci siamo soltanto limitati ad un'opera di mediazione tra le tradizionali parti in causa, ma abbiamo rivolto i nostri sforzi, nel quadro delle recenti vicende originate dalla cosiddetta « giungla retributiva », ad eliminare una certa polverizzazione contrattuale che creava disparità e, quindi, stati di conflittualità permanente. I nostri sforzi, però - ripeto - non sono stati rivolti alla stipulazione di un contratto unico, rigido ed eliminatore di tutte le caratteristiche di pluralismo e di professionalità.

Noi abbiamo fatto il nostro dovere e quindi non ci sentiamo di accettare - lo dico con cordialità, ma anche con franchezza - certe dichiarazioni che sono state qui fatte: il Governo, e per esso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ha fatto una sua scelta tenendo conto della delicatezza della situazione ed ha prospettato un'ipotesi di soluzione che, finalisticamente parlando, porta avanti il problema del contratto unico, ma lo articola e lo costruisce in maniera da garantire unità

agli istituti unificabili, articolazione a quelli non unificabili ed autonomia con garanzia di gestione a quelli che ne hanno bisogno: mi riferisco, in particolare, alla questione dei piloti.

Questa ipotesi di soluzione è stata accettata dalla FULAT e non occorre certo che io dica quanto ci hanno sorpreso ed amareggiato alcune considerazioni sul comportamento del Governo riguardo a questo problema. Da un certo punto di vista, considero comprensibile l'atteggiamento dell'ANPAC, che ha indicato come responsabili - in seguito alla sua ipotesi di soluzione - il Governo, e soprattutto il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, della situazione che si è creata. Certo non possiamo essere soddisfatti di questa interpretazione, ma anch'essa è la dimostrazione che le parti non sono rimaste indifferenti di fronte all'ipotesi prospettata dal dicastero che ho l'onore di presiedere.

Per quanto riguarda gli interventi che si sono registrati qui oggi, posso dire - riferendomi a quelli degli onorevoli Masciadri e Marzotto Caotorta - che, quando si sono prese in considerazione le cinque aree tradizionali nell'ambito del trasporto aereo, si è arrivati ad un totale di cinquantacinque contratti, tra piccoli, medi e grandi. Si è concordato con la FULAT e con l'INTERSIND di affrontare intanto le prime quattro aree nel tentativo di unificarle e di lasciare per ultima quella che comprende i piloti, ma con l'intenzione precisa di affrontare anche questo problema.

La posizione della FULAT nei confronti della nostra ipotesi di soluzione è stata, dunque, di adesione: certo, vi sono state alcune difficoltà, date non tanto dalla posizione generale del Governo, che è stata accettata, quanto dai problemi concreti (modo di affrontare i vari costi, istituti da unificare eccetera) che si sono posti una volta risolto il problema di ordine generale. È chiaro, infatti, che l'ipotesi ha risolto solo l'aspetto politico della situazione, ma non i vari problemi tecnici. Devo dire poi a chi critica la posizione del Governo che non basta negare l'azione che è stata svolta: bisogna anche assumere le proprie responsabilità nell'indicare i modi attraverso i quali, in concreto, l'azione del Governo dovrebbe realizzarsi, nei confronti specialmente dei piloti; una soluzione potrebbe essere quella di portare in Parlamento una iniziativa tendente a regolamentare il diritto di sciopero nei servizi pubblici e parti-

colarmente nel settore del trasporto aereo. Se vogliamo fare operazioni da Stato forte, da Stato che, in questo caso, sarebbe autoritario, bisogna poi avere il coraggio di assumere le proprie responsabilità; perché dal punto di vista delle scelte politiche il Governo è stato forte, in quanto ha prospettato una ipotesi di soluzione che è stata accettata dalla federazione unitaria.

CARRI. Purtroppo non è stata sufficiente. Oggi i sindacati si spingono responsabilmente più in là e pongono il problema di una autoregolamentazione.

GUNNELLA, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. A se stessi!

CARRI. Che cosa vuol dire questo? L'autoregolamentazione non è mai fine a se stessa, soprattutto quando vi sono di mezzo gli interessi nazionali.

TOROS, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Non metto in dubbio che voi non siate informati con molta precisione delle piattaforme e dei documenti ufficiali delle organizzazioni sindacali.

FIORIELLO. Abbiamo il comunicato della FULAT di oggi.

TOROS, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Desidero far presente che anche oggi abbiamo avuto un incontro che non è stato pubblicizzato. Devo tener conto delle dichiarazioni dei responsabili delle

organizzazioni sindacali le quali - ella non ha bisogno di sentirlo dire da me - assieme alle loro strategie, hanno le loro tattiche. Pertanto, non entro nel merito dei comunicati. Siamo tutti adulti, e non solo di età, per capire tante cose. Se restiamo, però, alla sostanza del problema, queste sono le posizioni delle organizzazioni sindacali e del Governo il quale, come ho dimostrato, si è assunto le proprie responsabilità politiche.

Capisco la sostanza di alcuni interventi, ma desidero rilevare che se noi avessimo aspettato che la FULAT e l'ANPAC si fossero messe d'accordo per poter provocare l'inizio delle trattative, è pacifico che queste non sarebbero mai iniziate. Dunque, anche su questo aspetto ci siamo assunti una responsabilità tenendo conto, però, della realtà, e cioè formulando una ipotesi di soluzione e - credo - di onorevole, responsabile e realistico compromesso, su cui invito ancora una volta, soprattutto le parti in causa, a meditare, riflettere e collaborare, affinché si sblocchi questa situazione nell'interesse non solo del trasporto aereo, ma anche di chi crede nel valore e nel significato della libera contrattazione.

PRESIDENTE. Ringrazio, a nome della Commissione, il ministro Toros ed i sottosegretari Bosco, Gunnella e Degan per aver dato vita ad un dibattito che, anche se non conclusivo, ha contribuito a chiarire molti aspetti di questa spinosa questione, avvicinandone - mi auguro - la soluzione.

La seduta termina alle 21,40.