

## COMMISSIONE XI

## LAVORO PUBBLICO E PRIVATO

(n. 11)

## SEDUTA DI MARTEDÌ 7 NOVEMBRE 1995

*(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)*

**AUDIZIONE DEI MINISTRI DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE, PROFESSOR TIZIANO TREU, E DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, PROFESSOR GIOVANNI CARAVALE, SULL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCO FABIO SARTORI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Audizione dei ministri del lavoro e della previdenza sociale, professor Tiziano Treu, e dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sull'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con particolare riferimento al settore del trasporto aereo:</b>		Carrara Nuccio (gruppo alleanza nazionale) .....	242
Sartori Marco Fabio, <i>Presidente</i> .....	223, 227 228, 242	Ferrara Mario (gruppo forza Italia) ..	233, 235 239, 240, 242
Battafarano Giovanni (gruppo progressisti-federativo) .....	234, 235, 236	Giugni Gino (gruppo i democratici) ...	230, 232 239, 240, 242
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti) .....	235, 236, 240, 242	Masini Mario (gruppo forza Italia) .....	238
Caravale Giovanni, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i> .....	223, 232, 235 238, 239, 240, 242	Rastrelli Gianfranco (gruppo progressisti-federativo) .....	228
		Treu Tiziano, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> .....	227, 228, 239, 240, 242
		<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>	
		Sartori Marco Fabio, <i>Presidente</i> .....	223

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori venga assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione dei ministri del lavoro e della previdenza sociale, professor Tiziano Treu, e dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sull'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con particolare riferimento al settore del trasporto aereo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, dei ministri del lavoro e della previdenza sociale, professor Tiziano Treu, e dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sull'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con particolare riferimento al settore del trasporto aereo.

Do la parola al ministro Caravale, che ringrazio per la sua presenza.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ritengo opportuna e tempestiva questa occasione di confronto tra la Commissione lavoro della Camera ed il Governo sul tema degli scioperi, su cui il collega Treu ed io siamo chiamati a riferire.

In estrema sintesi, credo si possa dire che il punto centrale su cui ci viene chiesto di riferire sia il quesito se, anche alla luce delle vicende sindacali che negli ul-

timi mesi hanno investito i trasporti, l'assetto di regole e di poteri realizzato dalla legislazione vigente in materia di sciopero nei servizi pubblici essenziali offra adeguate garanzie agli utenti e più in generale alla collettività. Chiarisco subito il mio pensiero sulla questione, riservandomi di sviluppare più avanti ciascun punto.

La legge n. 146 del 1990 sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali è una buona legge e non credo che nel suo impianto essenziale richieda modificazioni sostanziali. Ritengo però che essa vada applicata meglio laddove (ed è appunto il caso dei trasporti) il servizio pubblico si dimostra particolarmente vulnerabile ad astensioni dal lavoro, anche molto limitate e persino soltanto minacciate, e l'andamento degli scioperi si presenta del tutto anomalo, per frequenza, motivazioni e soggetti, rispetto ai cicli conflittuali che tutti i sistemi di relazioni industriali si trovano periodicamente ad affrontare.

Credo poi che un'applicazione migliore e più efficiente della legge n. 146 del 1990 debba essere realizzata prioritariamente chiamando le parti sociali a concordare procedure di raffreddamento e regole nuove capaci di produrre una rarefazione degli scioperi. In tal senso, il collega Treu ed io stiamo lavorando da tempo ad un protocollo su relazioni sindacali e scioperi nei trasporti, convinti come siamo che, piuttosto che modificazioni legislative più o meno restrittive, la via maestra per rendere compatibile il diritto di sciopero di alcuni con le ragioni di tutti sia quella di un vero e proprio patto di civiltà tra parti sociali (entrambe le parti, e non solo i sindacati dei lavoratori) e utenti, che il Governo deve favorire ma anche garantire con i mezzi a sua disposizione.

Devo aggiungere d'altra parte — consapevole della gravità dei disagi dei cittadini e dei danni all'economia che sono stati cagionati ultimamente da forme di lotta sindacale a dir poco eccessive rispetto alle motivazioni e al contesto — che la domanda ormai generale e pressante di una più adeguata protezione degli utenti di fronte ai conflitti sindacali in questo settore critico non potrebbe restare più a lungo senza risposta. Se le condizioni necessarie ad applicare più efficacemente la legge n. 146 (ossia in modo tale da evitare nella misura massima possibile che i conflitti nei trasporti si risolvano in interruzioni dei servizi) non fossero realizzate al più presto — e dirò subito quali sono le iniziative alle quali stiamo pensando — il Governo dovrebbe prendere in considerazione, in modo sempre responsabile ma fermo, quelle misure e quei provvedimenti che si dovessero rendere indispensabili per tutelare le ragioni degli utenti e della collettività che le parti sociali non fossero in grado di considerare come proprie.

Prima di approfondire i punti che ho indicato, ritengo importante sottolineare, con riferimento al settore di competenza del mio dicastero, che le punte di conflittualità registrate nel corso di quest'anno hanno avuto caratteri e motivazioni assai diverse.

Anche se dal punto di vista dei cittadini che subiscono disservizi e disagi spesso intollerabili queste distinzioni possono sembrare irrilevanti, chi ha responsabilità politiche verso la collettività non può ignorare che l'eccezionale ondata di conflittualità è dovuta anche alla coincidenza, anch'essa eccezionale, di una pluralità di fattori di tensione, che hanno interessato praticamente tutti i segmenti della rete dei trasporti e che sono l'effetto secondario delle profonde trasformazioni del settore, che sta rapidamente perdendo i caratteri di settore protetto, si apre alla concorrenza, deve fare i conti con l'efficienza e l'economicità delle gestioni e non può contare come in passato sull'intervento dello Stato.

Nei trasporti — credo di poterlo affermare a pieno titolo — a questo Governo è

stata lasciata un'eredità quanto mai pesante. Nel trasporto aereo, forse il settore più tormentato quest'anno, la vertenza di rinnovo di due importanti contratti collettivi scaduti all'inizio del 1994 (quello dei piloti dell'Alitalia e quello dei controllori del traffico aereo, le cui trattative si erano trascinate con fasi alterne nel corso dell'anno passato) è arrivata, nell'estate di quest'anno, al suo punto critico, intrecciandosi per di più con trasformazioni profonde dell'assetto aziendale, rispettivamente dell'Alitalia e dell'Azienda di assistenza al volo, l'una interessata da un severo piano di riassetto, la seconda da un processo di graduale societizzazione, che trova espressione nella legge 3 agosto 1995, n. 351, nell'accordo del 17 ottobre scorso e nei provvedimenti che seguiranno. In particolare nella vertenza dei controllori del traffico aereo, grazie alla mediazione del Governo si è arrivati, il 17 ottobre scorso, ad un'intesa complessa, che rappresenta un ragionevole punto di equilibrio date le difficoltà del contesto e che prevede una moratoria degli scioperi fino al giugno 1996, con impegno delle parti ad istituire apposite procedure di conciliazione e di arbitrato per le controversie collettive che dovessero insorgere durante la vigenza del contratto collettivo e con la clausola che, se le parti non istituiranno tali procedure, sarà il Governo ad indicarle.

Sempre nel settore del trasporto aereo, nel corso dell'anno è stata discussa e alla fine realizzata con la legge 3 agosto 1995, la riforma delle gestioni aeroportuali che incide tra l'altro sulla questione, di grande rilievo per i lavoratori del settore, della liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti e che apre la strada all'affidamento degli aeroporti dello Stato ad apposite società di gestione.

Nel trasporto navale è tuttora in corso di definizione l'assetto societario della flotta pubblica di proprietà della Finmare.

Nel trasporto urbano ed extraurbano, al rinnovo del contratto collettivo di categoria ha fatto seguito, nei mesi invernali, una complessa vertenza riguardante lo

speciale regime previdenziale degli autoferrotranvieri, vertenza che ha impegnato il Governo in una difficile mediazione.

Infine, nel settore ferroviario, le Ferrovie dello Stato hanno sottoscritto a fine anno con le organizzazioni sindacali, incluse le rappresentanze dei macchinisti, un accordo di rinnovo del contratto collettivo della durata di un anno, la cui applicazione è stata però quanto mai contrastata, prima con riferimento ai macchinisti, poi con riferimento ad altre categorie (come in questi giorni i capistazione) le quali aspirano in sostanza a rinegoziare il contratto collettivo. Anche nel caso delle Ferrovie dello Stato la gestione del contratto è resa più complessa dal contemporaneo procedere del programma di ristrutturazione aziendale avviato con la trasformazione dell'Ente Ferrovie in società per azioni, programma che ha comportato anche recentemente il ricorso ad ammortizzatori sociali e continua a produrre effetti su organici ed organizzazioni del lavoro che generano tensioni sindacali.

Tuttavia, la profondità delle trasformazioni strutturali nel settore e la complessità dei rinnovi contrattuali negoziati nel corso dell'anno non bastano a spiegare gli andamenti anomali della conflittualità sindacale nel settore dei trasporti.

Dall'analisi degli scioperi proclamati ed attuati nei trasporti dal 18 gennaio 1995 ad oggi si coglie chiaramente una patologia che riguarda sia la frequenza in assoluto del ricorso allo sciopero, sia la molteplicità dei soggetti che lo proclamano, sia l'eterogeneità delle rivendicazioni, nella maggior parte dei casi non connesse a vertenze di rinnovo contrattuale - e spesso dirette anzi a riaprire a favore di piccoli gruppi la negoziazione di contratti già conclusi - in molti casi connesse a microconflittualità, oppure all'esatto opposto, ad iniziative di generica protesta contro riforme legislative o riorganizzazioni di settori aventi il solo scopo di ottenere una convocazione da parte del ministro responsabile. Debbo rimarcare quest'ultimo aspetto. La tradizionale presenza dello Stato nel settore dei trasporti e la prassi seguita dai precedenti ministri dei trasporti ha ingenerato in

qualunque formazione sindacale, anche minoritaria e particolaristica, l'aspettativa di poter essere convocata dal ministro dei trasporti per il solo fatto di aver proclamato uno sciopero. Molto spesso, anzi, si proclama uno sciopero al solo scopo di essere convocati dal ministro. E naturalmente la convocazione da parte del ministro viene considerata come una sorta di riconoscimento ufficiale della rappresentatività del sindacato in questione. D'accordo con il collega Treu cerco con difficoltà di modificare questa prassi.

La mediazione dei conflitti di lavoro nel settore dei trasporti è di competenza del ministro del lavoro, non del ministro dei trasporti che dovrà sempre più dedicarsi alla politica dei trasporti, alla pianificazione degli investimenti, al controllo sull'efficienza e sulla sicurezza del sistema e dovrà sempre meno ingerire nelle relazioni sindacali del settore che va verso il mercato e la concorrenza e deve perdere ogni connotato di settore protetto, separato, anche per quanto riguarda le relazioni sindacali.

Venendo ora alle ragioni di questo andamento anomalo degli scioperi nel settore, mi limito ad indicare quelle che mi paiono più rilevanti. La prima è l'estrema vulnerabilità del sistema dei trasporti, che può essere messo in crisi dall'astensione dal lavoro - o perfino da comportamenti di non collaborazione - di gruppi anche molto esigui di lavoratori collocati in posizione chiave. La seconda è l'interdipendenza fra segmenti e settori a causa della quale uno sciopero limitato (ad esempio i vigili del fuoco in un aeroporto o il personale di una stazione che è un nodo ferroviario di rilievo nazionale) può avere effetti più che proporzionali. La terza è l'eccezionale visibilità che il semplice annuncio dello sciopero garantisce a chi lo proclama, grazie alla diffusione che i mezzi di comunicazione assicurano alle minacce di sciopero nei trasporti, talvolta con un compiacimento che sconfinava nel sensazionalismo (potrei citare esempi di sindacati con poche centinaia di iscritti che proclamano improbabili scioperi della categoria e ottengono spazio in prima pagina da au-

torevoli quotidiani), diffusione e drammatizzazione che producono, in quanto tali, danni rilevanti alle aziende e allarmano l'opinione pubblica indipendentemente dal fatto che lo sciopero si faccia o meno e che abbia o non abbia seguito. La quarta ragione, che è verosimilmente amplificata, se non addirittura generata dalle prime tre, è l'estrema frammentazione sindacale, che fa registrare nei trasporti un numero eccezionalmente elevato di sigle sindacali (molte delle quali non partecipano alla contrattazione collettiva ma concentrano la loro attività nella proclamazione di scioperi) e che ha certamente contribuito al radicamento di forti sindacati di mestiere, come quelli dei piloti, dei macchinisti, dei controllori di volo.

In un paese democratico, il pluralismo sindacale è una garanzia di libertà. Ma nel settore dei trasporti il pluralismo sindacale è chiaramente distorto e in un certo senso « drogato » proprio dall'eccezionale potere che hanno minoranze anche esigue di lavoratori di prendere in ostaggio intere collettività e perfino l'intero paese, esercitando un potere contrattuale enorme. Non ho, e non posso avere come ministro, giudizi preconcepiuti sulle diverse sigle e formazioni sindacali esistenti nel settore, grandi o piccole, confederali o autonome che siano. Rilevo però che vi è un preciso diritto dei cittadini a non sopportare per intero il prezzo di una frammentazione pluralistica tra sindacati portata al parossismo. La libertà sindacale, che è individuale, non può non essere coniugata con la responsabilità nei confronti della collettività. E chi ha più potere contrattuale, perché occupa una posizione professionale privilegiata, deve assumersi maggiori responsabilità.

Credo che quanto ho premesso spieghi perché, insieme al collega Treu, ho assunto fin dal luglio scorso l'iniziativa di rivedere e migliorare le condizioni di applicazione della legge n. 146 del 1990 con specifico riferimento al settore dei trasporti, lavorando alla definizione di un protocollo, di natura pattizia, ma capace di produrre regole certe e generali a favore degli utenti. Applicare meglio la legge n. 146 del 1990

nei trasporti significa innanzitutto, come ho detto, chiedere alle parti sociali di migliorare gli accordi sulle prestazioni indispensabili, accogliendo il principio della rarefazione degli scioperi.

Rarefazione significa che nei servizi pubblici — e in particolare in quelli a rete, come i trasporti — si deve scioperare il meno possibile. Per arrivare a questo risultato senza imporre restrizioni inammissibili al diritto di sciopero occorrono regole e procedure per prevenire i conflitti, oppure per risolvere i conflitti insorti senza ricorrere alla prova di forza dello sciopero. Lo sciopero deve diventare l'ultimo atto di un percorso che offre modalità alternative di composizione delle controversie e non, come avviene oggi, l'esordio di qualsiasi, anche banale e circoscritta, differenza di vedute tra lavoratori e azienda.

Abbiamo avuto ripetuti incontri con le parti sociali, è stato attivato un tavolo tecnico che ha raccolto e coordinato le diverse posizioni e siamo ora in grado di sottoporre alle parti la proposta del Governo, sulla quale siamo fiduciosi di ottenere una convergenza.

Il nostro obiettivo è quello di pervenire ad un protocollo tra Governo e parti sociali, che fissi almeno alcuni principi e linee guida. Si devono introdurre regole semplici, ma chiare: evitare lo sciopero nel caso di vertenze sull'applicazione o interpretazione dei contratti collettivi vigenti, istituendo nei contratti collettivi procedure preventive di raffreddamento e istanze di garanzia abilitate a risolvere la vertenza per conto delle parti; applicare fino in fondo il protocollo del 23 luglio 1993, facendo in modo che le vertenze di rinnovo contrattuale si aprano e si chiudano in tempi certi, evitando i mesi estivi ed estendendo pienamente ai trasporti l'assetto contrattuale a due livelli, uno nazionale ed uno aziendale, con scadenze e competenze diverse; di conseguenza, estendere i periodi di tregua — in particolare nei mesi estivi — e prevedere maggiori intervalli tra uno sciopero e l'altro; rendere più trasparente e responsabile la proclamazione dello sciopero, eventualmente richiedendo

a certe condizioni che lo sciopero sia deliberato mediante referendum tra i lavoratori interessati.

Non è detto che tutti gli aspetti ricordati debbano essere definiti in un solo accordo. Si potranno fissare linee guida e principi in un protocollo di livello confederale e poi invitare le parti sociali ad adeguarsi entro un termine certo, raggiungendo accordi a livello di settore e coinvolgendo in questo sforzo, che non viene compiuto nell'interesse di una parte né del Governo, ma della collettività, tutti i soggetti sindacali, che, come ho detto, sono molteplici ed eterogenei per rappresentatività e matrice.

Ciò che conta è che sia accolto uno spirito nuovo. Al tavolo al quale stiamo lavorando, più che un normale accordo tra Governo e parti sociali, vorrei che fosse sottoscritto un nuovo patto di civiltà tra le parti sociali ed i cittadini-utenti, di cui il Governo si fa promotore e si farà garante, in ogni caso, domani.

Come ho detto, però, applicare meglio la legge n. 146 del 1990 significa anche migliorarne l'effettività e la cogenza. Non si può negare che sotto questo profilo l'assetto attuale delle regole e dei poteri sia carente. Gli accordi sulle prestazioni indispensabili, che sono il cuore della legge, hanno un'efficacia incerta proprio nei confronti dei soggetti sindacali che rifiutano una disciplina volontaria e pattizia. La commissione di garanzia non ha poteri di intervento adeguati ed è anche organizzativamente sottodimensionata rispetto ai compiti che dovrebbe svolgere. L'apparato sanzionatorio della legge è sempre stato debole e mal congegnato e risulta oggi depotenziato dal referendum che ha abrogato l'articolo 26 dello statuto dei lavoratori, rendendo praticamente inapplicabili le sanzioni patrimoniali nei confronti dei sindacati. Credo che il riordino della commissione di garanzia possa essere l'occasione per migliorare l'effettività e la cogenza della legge n. 146 del 1990 senza toccarne l'impianto essenziale.

Come accennavo all'inizio, questa occasione di confronto tra Governo e Commissione è opportuna e tempestiva perché ci

consente di richiamare la vostra attenzione sullo stretto nesso che lega l'obiettivo di un protocollo che migliori l'applicazione della legge n. 146 del 1990 nei trasporti puntando alla rarefazione degli scioperi ed il rafforzamento della legge medesima mediante il riordino dell'autorità che ne garantisce l'equilibrata applicazione.

Siamo alla stretta conclusiva di un lavoro paziente, perfino oscuro, che ha lo scopo di arrivare alla definizione di un protocollo tra Governo e parti sociali. Siamo convinti che questo lavoro potrebbe risultare inutile o improduttivo se non si mettesse riparo ai fattori di debolezza della legge n. 146 del 1990, in particolare per quanto riguarda la cogenza degli accordi sulle misure di contenimento tra sciopero e diritti degli utenti, la capacità di intervento dell'autorità indipendente chiamata a vigilare sulla legge — ossia la commissione di garanzia — e infine l'apparato sanzionatorio che assicura l'effettività del sistema.

Il Governo farà la sua parte, innanzitutto cercando, nel confronto con le parti sociali, di migliorare le condizioni di applicazione e quindi l'efficacia della legge n. 146 del 1990, ma senza rinunciare, qualora la strada delineata si dimostrasse impraticabile, a presentare al Parlamento proposte ulteriori, tenendo conto, ovviamente, delle varie proposte di legge che — come quella presentata dall'onorevole Giugni — si trovano da tempo all'esame del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro Caravale per la sua relazione e do la parola al ministro Treu.

**TIZIANO TREU, Ministro del lavoro e della previdenza sociale.** Desidero solo aggiungere che il lavoro compiuto di conserva ci sembra significativo perché, più che mai nell'area dei trasporti, non si può affrontare il problema da un versante solo. In passato è stata anche formulata l'accusa che si volesse sindacalizzare in modo eccessivo i problemi: come avete sentito dalla relazione del ministro Cara-

vale, vi è proprio una combinazione tra riassetto strutturali e soluzioni di tipo normativo sindacale.

Quanto ha detto il ministro Caravale è stato largamente discusso tra di noi, quindi è pienamente condiviso. L'unico commento che desidero fare è il seguente: mentre su di una serie di aspetti relativi al miglioramento delle regole, quali l'esclusione del ricorso allo sciopero per le controversie applicative, la razionalizzazione delle tregue e la loro estensione, nonché la rarefazione dei conflitti e, forse, anche un certo uso del referendum mi sembra che vi sia una convergenza significativa tra le parti (che verificheremo), per altre problematiche la strada sarà più difficile. Ad esempio, la razionalizzazione della struttura contrattuale nel settore dei trasporti sarebbe molto importante, perché una delle ragioni per cui tale settore è particolarmente travagliato è che ha una struttura ed una tempistica contrattuale da caos storico. La riorganizzazione di questi aspetti è però complicata, perché tocca profili di struttura e quindi non sarà facile avere in proposito quella convergenza che invece è importante raggiungere.

Per quanto riguarda il rafforzamento della commissione di garanzia (come avete sentito dal ministro Caravale, l'obiettivo non è tanto di apportare modifiche alla legge, quanto piuttosto di rafforzare gli strumenti di cui la commissione dispone, le sanzioni e l'efficacia delle decisioni), ci riserviamo di effettuare valutazioni dopo che sarà stata compiuta la prima parte del percorso, per la quale comunque ci siamo dati tempi brevi. A questo proposito l'esito è tutto da vedere, però concordo sul fatto che proprio in tali settori, se si migliorano sensibilmente le regole ma poi non si hanno gli strumenti per applicarle, si rischia di dar luogo ad una vite senza fine.

Avremo quindi, dicevo, tempi ristretti e credo che vi sia la ragionevole possibilità di migliorare le procedure, soprattutto per quanto riguarda la prevenzione e le regole di sostanza: quanto, poi, all'intervento legislativo, esso è certamente più complesso, ma non dobbiamo escluderlo.

PRESIDENTE. Avete già qualche bozza di proposta ?

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Avete già avuto conoscenza della sostanza; non vi è però una bozza definitiva, anche perché, avendo noi sentito le parti separatamente e non esistendo ancora il tavolo congiunto, non disponiamo ancora di un articolato. Credo tuttavia che si potrebbe giungere ad una prima bozza in tempi ragionevoli, visto che i concetti sono abbastanza chiari.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi dei colleghi.

GIANFRANCO RASTRELLI. Ringrazio i due ministri, professori Caravale e Treu, per quello che hanno detto e per tutte le informazioni che ci hanno fornito.

Quanto alla bozza, a me risulta che essa esista già e che sia stata inviata almeno da ieri alle parti sociali (ai sindacati, per esempio). Mi riferisco a notizie riportate dalla stampa.

PRESIDENTE. Sono notizie che abbiamo letto questa mattina.

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Forse era un progenitore della bozza !

GIANFRANCO RASTRELLI. Se è così, se la bozza, in parte pubblicata su qualche giornale, è già stata inviata, è chiaro che in questa audizione non possiamo essere chiamati a discutere di un documento del quale non conosciamo bene il testo, anche se il ministro ne ha richiamati i punti fondamentali.

È un problema di rapporti tra Governo e Parlamento. Non voglio muovere una critica, ma semplicemente far rilevare un dato: se la bozza c'è ed è quella di cui si parla, chiedo che essa venga fornita al più presto anche ai componenti della Commissione lavoro e ai membri del Parlamento in generale, perché in questa materia è bene disporre di testi precisi, così come è già avvenuto per le parti sociali.

Se la bozza è stata presentata dal Governo, è chiaro che la paternità è sua. Co-



munque su di essa bisognerà sentire l'opinione dei membri del Parlamento, del Governo e delle parti sociali, perché come ha giustamente detto il ministro dei trasporti lo scopo è quello di giungere ad un protocollo d'intesa con le parti sociali.

Avanzo tale rilievo per segnalare al presidente e a tutti i colleghi che, forse, dopo questa audizione sarebbe bene, avendo ricevuto la bozza, conoscere anche il parere delle parti sociali sulla stessa, perché la situazione mi pare ormai molto grave.

Sono d'accordo con l'affermazione che la legge è una buona legge, anche se è applicata male. Aggiungo però che forse essa non è nemmeno applicata del tutto e, particolarmente, mi riferisco alle piccole organizzazioni sindacali che spesso danno origine alla microconflittualità di cui parlerò tra breve.

Quanto alla commissione di garanzia, alla quale io personalmente sono favorevole come credo lo siano tutti (abbiamo espresso il nostro parere in questo senso in un'audizione precedente), penso che la stessa vada riordinata e potenziata. Se però non sono informato male, mi risulta che ad essa si conferirebbero prerogative che mi parrebbe sbagliato attribuirle: mi riferisco al fatto che essa dovrebbe diventare uno strumento di arbitrato. Sono nettamente contrario a questa soluzione perché la commissione di garanzia, che pure ha un compito importante e che deve essere potenziata, non deve svolgere quelle funzioni di arbitrato nel merito delle vertenze che spettano ovviamente al Governo. La commissione di garanzia invece deve intervenire in modo sanzionatorio e cogente in ordine alle forme di lotta.

Concordo poi sull'affermazione che lo sciopero deve rappresentare l'ultimo atto di un percorso. Il problema non è solo che la legge è applicata male o non è applicata del tutto, ma anche che non sono applicati neppure gli accordi tra le parti sociali o tra il Governo e queste ultime. Mi riferisco, per esempio, al fatto che vi sono degli accordi che prevedono che nel settore delle ferrovie si debba comunque garantire il 50 per cento dei servizi: non mi ri-

sulta che questo principio venga applicato sempre; forse non viene rispettato mai.

Si pensi agli scioperi compartimentali, ai quali si fa riferimento nel protocollo di intesa: secondo un accordo essi potrebbero essere posti in essere a condizione che non investano la rete nazionale, potendo condizionare solo il trasporto locale. A questo riguardo mi chiedo e rivolgo analoga domanda al Governo: come si può porre in essere uno sciopero compartimentale, garantendo il funzionamento della rete nazionale? Mi sembra difficile e dunque ritengo che, al riguardo, occorra un'ulteriore riflessione.

Quanto al trasporto aereo, vi è un accordo in base al quale dovrebbe essere garantito almeno il 50 per cento del traffico nazionale, ferma restando la garanzia che siano assicurati i collegamenti con le isole. In un eventuale protocollo dovrebbero essere date garanzie maggiori per il trasporto internazionale: non so infatti se sia giusto che esso venga fortemente colpito dagli scioperi. Anche su questo problema si dovrebbe riflettere.

Non ho compreso - e non so se la questione venga esaminata nella bozza - come si intenda affrontare il problema della microconflittualità. Ho capito i richiami, ma in sostanza non siamo di fronte ad una violazione della legge o a una confusione nella dichiarazione o nella attuazione degli scioperi. Il problema è che spesso gli scioperi vengono dichiarati da organizzazioni di lavoratori che non si sa bene chi rappresentino. Dico questo non certo per limitare il diritto di sciopero che costituzionalmente è garantito anche al singolo, ma per rilevare che in talune occasioni, avendo tentato di informarmi in ordine all'organizzazione che aveva dichiarato uno sciopero, non sia riuscito a venirne a conoscenza. Come si fa ad intervenire, se non si sa nemmeno chi ha dichiarato lo sciopero?

Qui si parla di trasporti, non di noccioline! Occorre maggiore chiarezza! Certo, ognuno può costituire una propria organizzazione, ma questa deve rispondere a qualcuno. Come si fa, infatti, a fare

un arbitrato se non si sa neanche chi ha promosso lo sciopero?

Credo dunque vi sia un problema di migliore e più estesa applicazione della legge n. 146 oltre che degli accordi del 23 luglio ai quali si riferiva poc'anzi il ministro dei trasporti.

Vi è poi il problema degli scioperi cosiddetti bianchi: si può intervenire e in che modo? Vi sono stati degli episodi abbastanza sconcertanti.

Vengo poi al problema dei controllori di volo, che è una questione a sé. Cosa pensano al riguardo i ministri? In questo settore si può pensare a metodi di lotta diversi: ad esempio, in altri paesi democratici i controllori di volo attuano scioperi cosiddetti virtuali che comunque garantiscono il traffico aereo.

GINO GIUGNI. Non vorrei dilungarmi troppo su un problema che presenta numerose sfaccettature e fattispecie di carattere diverso, però vorrei muovere da una considerazione: la legge n. 146, nel complesso, ha funzionato bene. Direi che fin dall'inizio l'area che è risultata più problematica è stata proprio quella dei trasporti e così ha continuato a essere per cinque anni, dal momento che la legge ha un'anzianità di cinque anni. Un intervento più tempestivo sarebbe stato probabilmente auspicabile, ma sappiamo che il paese ha vissuto anni molto difficili e che il lavoro parlamentare non ha potuto sempre procedere di pari passo con le esigenze che si sono via via affacciate nel paese.

È interessante però da questo punto di vista cercare di fare un indice, una sorta di tabulato delle anomalie presenti nel settore dei trasporti e che riguardano il comportamento di chi proclama gli scioperi ed anche di chi deve affrontarli, cioè l'azienda e il Governo, che si trova in mezzo. Vengo ora ad alcune questioni che vorrei sottoporre in particolare all'attenzione del ministro dei trasporti.

La vertenza dei controllori di volo è nata da una situazione abbastanza curiosa che fa dubitare del senso di responsabilità degli amministratori. Non si fa un accordo in un'area del genere senza avere la cer-

tezza che, al di là delle procedure previste dalla legge, ci sia il consenso del Governo: quando le parti fanno un accordo e quando in special modo la parte che è scesa in conflitto depone le armi perché le pare che sia stato raggiunto un accordo, non si devono creare le condizioni per riaprire il conflitto, perché ciò esaspera gli animi. Bisogna stare bene attenti e fare in modo che, quando si proclama la fine delle ostilità, queste non si debbano riaprire, altrimenti rischiamo di portare la Bosnia nel campo dei trasporti. Mi pare che ciò sia avvenuto per quanto riguarda l'ANAV, i controllori di volo. Infatti era stato raggiunto un accordo e il Governo ha avuto il torto di non approvarlo o, piuttosto, l'azienda ha avuto il torto di non garantirsi la copertura da parte del Governo.

Vi è un altro aspetto che riguarda i controllori di volo: l'intervento da parte dell'autorità pubblica c'è stato, ma forse poteva essere più tempestivo. La vertenza si è trascinata per troppo tempo. Credo sarebbe stato utile intervenire, anche in modo drastico, prima di quando è intervenuto il ministro dei trasporti, che peraltro ha la mia piena approvazione per le sue ordinanze di precettazione.

A questo punto arrivo a chiedere se in questa vicenda Alitalia non sia meglio una globale serrata da parte dell'azienda interessata o da parte dell'azienda di trasporto, perché la serrata in tale ipotesi è pienamente legittima, avendo tutte le caratteristiche di un'azione di difesa, in questo caso specifico di difesa dell'utenza e non soltanto di difesa degli interessi aziendali. Preferirei davvero che si sapesse che in Italia non si vola per due giorni, piuttosto che assistere allo scempio che è stato ripetutamente fatto nei confronti degli utenti. È meglio che gli utenti sappiano che i voli non ci sono e che il servizio è soppresso. Capisco che un'affermazione così drastica pone dei problemi delicati per i collegamenti internazionali e che l'economia dei trasporti non è un'economia autarchica, però si consideri anche l'eventualità di addivenire a misure del genere.

A fronte della vertenza Alitalia, sono costretto a riscrivere un capitolo del mio corso di diritto sindacale perché il caso del contratto collettivo segreto non mi era mai capitato e in tale corso non l'ho preso in considerazione. È mai pensabile che si raggiunga un accordo di composizione al termine del quale cessano le agitazioni e che si venga poi a sapere che l'accordo era stato concluso con insolita, impensabile riservatezza? Alcune notizie erano filtrate solo attraverso la stampa e alcuni autorevoli sindacati hanno protestato, mentre altri sono rimasti appagati perché evidentemente erano state accolte le loro richieste. Nel complesso si è avuta una situazione assolutamente anomala di « segretezza » di un accordo collettivo. Stiamo trasferendo la tecnica contrattuale o la cultura della contrattazione sindacale su un piano che è più proprio dei servizi segreti.

Nel settore dei trasporti aerei ebbi la ventura, ormai tredici anni or sono, di essere incaricato dall'allora ministro dei trasporti di presiedere una commissione che indagasse sulla microconflittualità a Fiumicino. Ahimé, devo constatare che le conclusioni di questa commissione corrispondono esattamente a quanto affermato in questa sede dal ministro Caravale; vi è infatti un eccesso di unità di contrattazione e quindi uno spezzettamento delle volontà collettive. Pertanto quando si fa un accordo in un settore, non si è al sicuro dal rischio che la vertenza non esploda poi in un altro. Noi contammo, mi pare, una dozzina di volontà collettive. Infatti, i piloti sono una cosa, gli assistenti di volo un'altra, il personale di terra un'altra ancora; vi sono poi i vigili del fuoco che sono essenziali per i servizi aeroportuali, i servizi di trasporto interni, i servizi di logistica che fanno capo all'aeroporto, i rifornimenti di carburante, i bar e i ristoranti che sono anch'essi una parte essenziale, perlomeno per le comunicazioni internazionali, se vogliamo trascurare un po' la nostra condizione di utenti notturni nei voli nazionali. Tutto questo fa sì che la soluzione non possa essere a portata di mano: una politica rigorosamente orientata a regolare la concomitanza delle sca-

denze e in molti casi la trattativa congiunta sarebbe l'unica perseguibile per portare pace in tali settori.

Vi è un altro aspetto analogo da trattare: la frammentazione presente nei trasporti ferroviari. Sono circa dieci anni che nei trasporti ferroviari si fa ben vedere a vele spiegate il COMU, il sindacato dei macchinisti, che non ha nulla di illegittimo dal momento che non vi è nulla che vieti ai macchinisti di organizzarsi separatamente rispetto al resto del personale ferroviario. Se qualcosa glielo vietasse, probabilmente sarebbe incostituzionale. Però si possono fissare dei criteri e delle regole che disciplinino la distribuzione delle unità contrattuali.

Presentando una proposta di legge in altra legislatura avevo tentato di regolare il passaggio, ad esempio, dalla contrattazione per l'intero settore alla contrattazione riservata ad una professione o a un mestiere, sulla base però del criterio, da applicare rigidamente, secondo il quale non si cumulano i benefici. Se uno è partecipe del movimento che porta alla stipulazione del contratto per i ferrovieri, poi come macchinista non può chiedere un'aggiunta. Infatti, la tecnica usata da questo sindacato di macchinisti è stata sistematicamente quella additiva, che sconvolge le relazioni sindacali in tutto il settore.

Poiché la mia proposta di legge non piacque ad alcuno, non l'ho ripresentata nelle due legislature successive: piuttosto che farsi dire di no, tanto vale attenersi ad una dovuta riservatezza. Insisto però sull'esistenza del problema: o troviamo il modo di regolare queste trasformazioni che a volte, con i cambiamenti che occorrono nelle strutture produttive, sono anche inevitabili e logiche, ma diamo loro uno sbocco sulla base di regole procedurali precise, oppure ci troveremo sempre più a dover affrontare problemi che nascono anche dalla trasformazione del modo di produzione, del modo di conduzione dell'utenza e delle tecnologie impiegate.

Mi sono soffermato su tali questioni per segnalare ai ministri competenti e ai colleghi della Commissione la complessità

dei problemi, ma anche l'utilità di una riflessione su un settore che si trova in una situazione patologica perché presenta condizioni strutturali assolutamente atipiche rispetto a quelle limpidissime presenti in altri settori produttivi dove si sa benissimo cosa rappresenti un tale soggetto ed in quali aree si organizzino le parti sociali.

A questo punto vi è da porsi un ulteriore quesito. È stata già nominata la commissione di garanzia il cui intervento in questa fase conflittuale — lo abbiamo detto di fronte alla stessa commissione, ascoltata in questa sede circa un mese fa — non è sembrato brillare per tempestività straordinaria, anche se in effetti degli interventi vi sono stati. La commissione di garanzia soffre un po' di questo difetto, cioè interviene in seconda battuta anche quando sarebbe opportuno che si esponesse con la dovuta pubblicità (pare che sia un po' timida!) con atti di esternazione; è infatti provvista di autorità, ma certamente, se non esterna, non viene ascoltata.

Si vuole riformare la commissione di garanzia attribuendole maggiori poteri: su questo posso condividere alcuni dubbi espressi dal collega Rastrelli, ma sarebbe assai discutibile se le funzioni arbitrali dovessero sovrapporsi all'esercizio della libertà conflittuale; inoltre, che una commissione indipendente affronti le parti in una funzione senz'altro compositiva ma anche arbitrale rientra nello spirito della trasformazione delle funzioni pubbliche e della moltiplicazione delle autorità imparziali. La commissione di garanzia ha le stesse modalità di nomina dell'autorità *Antitrust* e quindi può essere considerata una commissione imparziale: pertanto perché non attribuire ad essa responsabilità più dense, prima fra tutte quella di intervenire autoritativamente nella definizione delle regole per i conflitti nei servizi pubblici e casomai, su richiesta del Governo, nel merito stesso dei conflitti? Preferirei che non fosse il ministro dei trasporti a decidere sui contenuti di un conflitto in materia di trasporti,...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ma certo!

GINO GIUGNI. ...ma che semmai il ministro avesse il potere di richiedere l'intervento della commissione di garanzia. Mi pare che di questa distribuzione di responsabilità potrebbero giovare tutti; è così che ci si regola in molti paesi e non vedo perché non si possa fare altrettanto in Italia.

Legge o non legge: mi associo alle manifestazioni di velato stupore che si sono già rese esplicite in questa sede in relazione all'esistenza di un disegno di legge del quale non sappiamo niente. Sui giornali si parla di un testo che è stato messo in circolazione mentre a noi è stato detto che si deve ancora decidere se intervenire o meno. Esiste anche un progetto di legge Giugni-Del Turco che non so se sia pervenuto alla Commissione in quanto «veleggia» da circa due mesi: in caso affermativo chiedo formalmente al presidente della Commissione che venga messo in discussione.

L'opportunità di un disegno di legge legato ad un protocollo consensuale è una di quelle variabili da valutare in sede politica; esistono tuttavia alcuni aspetti che tecnicamente un protocollo non può affrontare, come l'attribuzione di poteri, la diminuzione del numero dei componenti la commissione di garanzia...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Esatto!

GINO GIUGNI. ...e l'attribuzione di maggiori poteri nei confronti delle parti. Sono tutte cose che evidentemente il protocollo consensuale non può fare; esso semmai può elaborare le proposte al Parlamento, come è avvenuto in occasione della legge n. 146 del 1990, quando il materiale proposto dai sindacati fu sottoposto al Parlamento, che accettò alcune cose riservandosi di valutarne altre (e finalmente ottenemmo una legge sull'esercizio di diritto di sciopero nei servizi pubblici).

Mi sono un po' dilungato su alcune sfaccettature della conflittualità nei trasporti più che altro per sollecitare l'attenzione su aspetti specifici che possono richiedere un intervento sia in sede consen-

suale sia in sede di emanazione di provvedimenti legislativi. Tuttavia, venendo al dunque, la domanda fondamentale è se il Governo intenda intervenire e, in caso affermativo, in che modo.

MARIO FERRARA. È la seconda audizione che si svolge in questa sede nella quale viene ricordato come la funzione legislativa sia esercitata collettivamente dalle due Camere, conformemente al disposto dell'articolo 70 della Costituzione, oppure possa appartenere al Governo, ex articolo 71 della Costituzione. Come ha rilevato anche l'onorevole Rastrelli, sia il sottosegretario per il tesoro Vegas sia il ministro Caravale non sono venuti in questa sede con una proposta precisa e neanche con una copia del testo che sembrerebbe essere già stato distribuito alle parti sociali, quindi — a nostro avviso — sottraendosi ad un altro obbligo fondamentale, stabilito dall'articolo 95 della Costituzione, secondo il quale il Presidente del Consiglio dei ministri, e quindi il Governo nella persona dei singoli ministri, dirige la politica generale.

Oggi abbiamo ascoltato il ministro Caravale per ciò che riguarda il comparto dei trasporti pubblici, ma potremmo sentire altri ministri nei cui ambiti di competenza potrebbero verificarsi scioperi selvaggi, tali da pregiudicare l'equilibrio della vita del paese: mi riferisco, per esempio, al comparto sanitario ed a quello della produzione di energia elettrica. Avremmo preferito che fosse stato il ministro del lavoro a sottolineare l'esigenza di regolare il diritto di sciopero in tutti i servizi di pubblica utilità, in quanto non è certo il settore del trasporto aereo quello più vulnerabile e non vi sono soltanto in questo campo caratteristiche di eccezionale visibilità della diffusione della notizia di uno sciopero.

La verità è che la legge n. 146 del 1990 non ha realizzato nessuno dei fini che erano alla base della sua emanazione: in effetti, in occasione dello sciopero, prima dei piloti e poi dei controllori di volo, abbiamo potuto osservare quella che non si capisce se sia stata una inefficiente attenzione oppure una efficiente disattenzione.

Si è più volte parlato di efficiente disattenzione perché si è creduto che il problema non fosse stato attentamente valutato nella sua importanza a causa dell'esistenza di altri problemi collegati alla compagnia di bandiera Alitalia.

Colgo l'occasione per tentare di dare il mio modesto contributo ad un problema accennato anche dall'onorevole Giugni: occorre cercare di capire finalmente se il Governo, in occasione dell'accordo poi diventato segreto tra azienda Alitalia e piloti, avesse realmente convocato i rappresentanti dell'Alitalia presso la Presidenza del Consiglio allo scopo di firmare un accordo (che poi è stato rinviato per consentire un sufficiente periodo di moratoria) ed ancora se il Governo fosse a conoscenza oppure (come oggi viene riportato sulla stampa per bocca del presidente Roverso e degli altri consiglieri di amministrazione dell'Alitalia) fosse assolutamente all'oscuro di un accordo che poi si è dovuto stringere segretamente in quanto la Presidenza del Consiglio, conformemente alle richieste sindacali, non procedette alla verbalizzazione ed alla controfirma dell'accordo stesso.

Vorremmo sapere quale significato avranno le procedure di raffreddamento. Il ministro ha infatti affermato che la prima delle quattro condizioni necessarie per un corretto esercizio del diritto di sciopero è che siano previste procedure di raffreddamento. Oltre a questo, però, non ci viene fornita alcuna indicazione, non ci viene rivolta alcuna richiesta specifica e non ci viene sottoposto alcun documento.

Inoltre, tra il primo e il quarto punto (cioè, quello della maggiore responsabilizzazione e trasparenza nella proclamazione dello sciopero, anche attraverso il ricorso a procedure referendarie: queste ultime, peraltro, sono di difficilissima attuazione perché significherebbe quasi iniziare a porre dei freni totali al diritto di sciopero che, invece, rappresenta un punto fondamentale per la costruzione della dialettica tra le parti sociali, nell'ambito di regole certe, per giungere a momenti fattivi di collaborazione e quindi di positivo comportamento), peraltro poco chiari, ne ven-

gono inseriti soltanto due, che poi hanno lo stesso significato: evitare il verificarsi di scioperi con soluzione di continuità troppo breve e in determinati settori nei periodi estivi, perché ciò nuocerebbe all'immagine dell'Italia e arrecherebbe danni. Tali danni, ad esempio, nel caso dell'Alitalia, sono stati quantificati dall'azienda soltanto in 80 miliardi, ma in realtà si suppone ammontino a ben altre cifre, visto che il danno incredibile che ne è derivato ha riguardato non solo l'immagine dell'Italia, ma anche il turismo, stante il disagio arrecato a tutti coloro che in quel periodo hanno dovuto operare in condizioni di gravissime difficoltà. A ciò si è aggiunta la latitanza (per noi non è chiaro se si sia trattato di una efficiente disattenzione o di una inefficiente attenzione) del Governo nella convocazione in tempi adeguati — anche se eravamo nel periodo estivo — dei rappresentanti dell'azienda dei controllori di volo e la mancata loro sottoposizione ad una « necessaria pressione » da parte di un esecutivo responsabile. È mancata tra l'altro una visibilità dell'operato del Governo — anche per responsabilità dello stesso — nelle notizie fornite dagli organi di stampa. Il ministro del lavoro, dopo aver ottenuto un meritato successo nel dare al paese una normativa — pur migliorabile in alcune parti — sulle pensioni e godendo quindi di una conseguente « visibilità », avrebbe potuto fare conferenze stampa per richiamare ad una maggiore responsabilità i controllori di volo e, informando della sua posizione, avrebbe potuto costringere meglio e prima — come sarebbe stato diritto-dovere sia del ministro del lavoro sia di quello dei trasporti — l'azienda a non far subire al paese intero le conseguenze economiche che ha dovuto sopportare.

In definitiva, l'appunto che viene rivolto all'amministratore dell'Alitalia dal presidente dell'IRI Tedeschi è di non aver raggiunto gli obiettivi prefissati e che nel primo semestre di quest'anno si siano registrate perdite attorno ai 140-150 miliardi. Se consideriamo che di tale cifra ben 80 miliardi sono da imputare — come abbiamo potuto sentire — a questo periodo

di conflittualità sindacale, ne resterebbero soltanto 60. Ebbene, stante la complessità del bilancio dell'Alitalia, penso che dopo pochi mesi — in presenza di un piano di risanamento a lunga scadenza — non si possa affermare che non siano stati raggiunti gli obiettivi. Questo ci lascia supporre che vi è dell'altro.

Anche se il problema del bilancio dell'Alitalia non è specificamente attribuibile alla presenza nel dicastero dei trasporti del ministro Caravale, vorremmo porre in evidenza un problema più ampio qual è quello relativo all'efficienza di un Governo che non fornisce risposte chiare, che non avanza proposte leggibili (non disponiamo, infatti, di documenti da prendere in esame) e che quindi rimanda la propria responsabilità ad un Parlamento che risulta, per altro verso, ingessato e quindi nella impossibilità — anch'esso — di dare contributi migliorativi alla normativa in questione.

**GIOVANNI BATTAFARANO.** Aggiungerò soltanto poche considerazioni a quelle valide già espresse dai colleghi Rastrelli e Giugni.

Parto dalla considerazione che quanto si è verificato l'estate scorsa — che naturalmente rappresenta un ulteriore episodio rispetto a fatti avvenuti in precedenza — costituisca una grave offesa, un grave danno ai viaggiatori italiani e stranieri e ai cittadini e un altrettanto grave danno per l'idea stessa del sindacalismo, nel senso che questo modo di « far sindacato » danneggia l'idea, positiva e nobile, del sindacalismo! Ho svolto questa breve premessa per dire che è necessario intervenire e che è giusto farlo anche presto!

Prendo atto positivamente del fatto che i due ministri non abbiano fatto riferimento ad un intervento attraverso il provvedimento collegato alla finanziaria, di cui pure si è parlato in questi giorni (si sarebbe trattato, ovviamente, di un'idea del tutto assurda!) e ad un eventuale ricorso al decreto-legge. Penso che sia giusta la strada di ricercare la realizzazione di un protocollo di intesa tra le parti sociali, perché è chiaro che la loro responsabiliz-

zazione rappresenta il primo passo fondamentale da compiere. In tal senso, invito i due ministri a procedere su questa strada, sapendo naturalmente che ad un certo punto bisogna pure chiudere e che o si raggiunge l'accordo oppure, in un tempo ragionevolmente congruo, la materia deve essere portata all'attenzione del Parlamento!

Vi è una proposta del collega Giugni e vi può essere una proposta del Governo: ovviamente, si discuterà in modo che l'impianto della legge n. 146 del 1990 - che io considero valida, come hanno sostenuto i due ministri - possa essere salvato e che, nello stesso tempo, possa essere rafforzato il ruolo di intervento della commissione con strumenti cogenti per difendere certo il diritto di sciopero, ma anche i diritti dei cittadini italiani!

L'eventuale contraddizione tra protocollo di intesa e proposta di legge penso possa essere posta nella seguente maniera: se si realizza il protocollo d'intesa, esso rappresenterà il primo passo; mentre un'eventuale proposta di legge andrebbe a completare il disegno complessivo.

**GIOVANNI CARAVALE**, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Esatto!

**GIOVANNI BATTAFARANO**. Se si procedesse in tal senso, ritengo che vi sarebbero le coordinate di fondo; si tratterebbe di andare avanti in modo che, nel giro di qualche settimana, attraverso il protocollo e l'intervento legislativo, il problema sia avviato a soluzione nell'interesse dei cittadini, dei lavoratori e dell'Italia!

**UGO BOGHETTA**. Vorrei dire in primo luogo che siamo contrari ad interventi legislativi di modifica della legge n. 146 del 1990 perché, come è stato sostenuto in questa sede, si tratta di una buona legge che deve essere applicata bene!

In secondo luogo siamo contrari ad un intervento legislativo che recepisca accordi sindacali. Non vorremmo fare il *bis* della riforma delle pensioni, così come invece aveva auspicato il collega di forza Italia che mi aveva preceduto, questo anche per-

ché non ce l'abbiamo con il ministro Treu...

**MARIO FERRARA**. Buona questa!

**UGO BOGHETTA**. Vorrei sostenere due tesi: in primo luogo, che il tipo di approccio al problema è affetto da strabismo; in secondo luogo, che mi pare si voglia « la botte piena e la moglie ubriaca ». È interesse e volontà di tutti noi, credo, intervenire, in particolare nei trasporti pubblici, affinché da una parte cessi una turbativa così continua, come quella che ha avuto luogo ultimamente, e dall'altra venga garantito il diritto di sciopero. Vorrei ricordare che la legge n. 146 - e vi sono interpretazioni autorevoli in questo senso - dà la prevalenza al diritto di sciopero, dal punto di vista costituzionale, sugli altri diritti. La tutela dei diritti degli utenti, sacrosanta, viene usata in realtà, spesso e volentieri, come una clava contro il diritto di sciopero (al riguardo citerò poi alcuni esempi). Applicare meglio la normativa significa ad esempio intervenire sulla volontà del lavoratore circa lo straordinario? Quest'ultimo è una facoltà del lavoratore entro i limiti di legge; non fare lo straordinario equivale a scioperare? Me lo chiedo, perché di questo si è parlato. Lo sciopero bianco è uno sciopero o, viceversa, un'anomalia delle amministrazioni che semmai dovrebbero intervenire dicendo: « Ma perché non fate sempre lo sciopero bianco? Perché non rispettate le regole, i regolamenti, le procedure? ». Questo dovrete fare in qualità di ministri, non intervenire perché la gente rispetta le regole, le vostre, le nostre regole! Emerge dunque una deficienza da parte di chi amministra, di chi governa, arrivando addirittura al paradosso che il rispetto delle regole diventa sciopero. Il paradosso, però, ha un punto di partenza che non è quello dell'uso di questo strumento da parte dei lavoratori.

Signori ministri, occorre anche mettersi d'accordo sulla questione dei servizi indispensabili. Al riguardo si sono fatte affermazioni che secondo il normale buon senso porterebbero ad altre conclusioni. È

noto, ad esempio, che nel mondo esistono tante compagnie aeree, non c'è solo l'Alitalia; pertanto, non è obbligatorio che il cittadino italiano o straniero si rivolga ad essa quando i suoi lavoratori hanno indetto uno sciopero. Non è neppure obbligatorio andare a Milano con l'aereo quando viene dato il preavviso — previsto per legge — di uno sciopero, esiste anche il treno! A cosa serve il preavviso se non ad avvisare l'utente che quel determinato giorno vi sarà lo sciopero e quindi dovrà organizzarsi di conseguenza? Addirittura in una delibera della commissione di garanzia si fece riferimento al diritto dell'utente al trasporto aereo: siamo al ridicolo! Esiste un diritto alla mobilità, non ad un trasporto, che è cosa diversa. Quando si arriva a definire il 50 per cento dei servizi indispensabili (in alcuni casi, per esempio nel trasporto aereo o in quello di terra con certe procedure, si arriva addirittura all'80 o al 90 per cento), come deve essere inteso questo servizio indispensabile? Non si è forse proceduto, anche attraverso un abuso della commissione di garanzia, a trasformare il servizio indispensabile in strumento di attacco al diritto di sciopero? Ci sono lavoratori della Calabria che non possono mai scioperare perché prestano servizio solo durante gli orari del pendolarismo degli studenti, e in quelle ore è vietato scioperare. Quei lavoratori, dunque, non possono scioperare e i loro datori di lavoro non rispettano i contratti, addirittura non li pagano, nonostante lo Stato paghi le aziende. È rispettato allora il diritto di sciopero? E quando i ferrovieri scioperano e vengono utilizzati i militari del genio ferrovieri, anche questo viene considerato come rispetto della legge? Il ministro dei trasporti sa benissimo che il genio ferrovieri sta aumentando la dotazione di macchinisti, ma non mi sembra che vi sia l'intenzione, a breve, di invadere con le nostre truppe, quindi con i treni, qualche paese vicino. Probabilmente qualcuno lo vorrebbe anche fare, magari nei confronti della Dalmazia...!

GIOVANNI BATTAFARANO. Dell'Albania!

UGO BOGHETTA. Credo allora che se vogliamo agire seriamente in relazione al diritto di sciopero, dobbiamo esaminare tutte le questioni.

Per quanto riguarda le aziende, abbiamo esempi fin troppo evidenti: l'Alitalia per un verso e l'ANAV per l'altro. Da quando quest'ultima è stata istituita, presenta un buco di organico perenne. Di chi è la colpa? Dei sindacati, o invece dei Governi che non hanno mai ripianato, per problemi di appalti e di clientele, quella carenza di organico? E non siete stati voi a mandare via l'amministratore delegato dell'Alitalia? Chi ha sbagliato? L'amministratore delegato, altrimenti non l'avreste mandato via, ed ha sbagliato rispetto alla conduzione di una politica aziendale che riguardava la ristrutturazione. O mi sbaglio? In questo caso, signori ministri, il Governo non è terzo tra le parti, non lo è riguardo alla questione delle ferrovie, non lo è riguardo alla questione dell'Alitalia, non lo è riguardo alla questione dell'ANAV: siete parti in causa, e dovete tenerne conto nel momento in cui assumete decisioni, perché non siete neutrali e non siete privi di colpe.

In questo senso avevo parlato di approccio al problema in un certo senso « strabico »: vedete cioè solo i comportamenti dei lavoratori e dei sindacati e non volete vedere le vostre colpe e quelle delle aziende che, spesso e volentieri, fanno riferimento al Governo perché sono ancora pubbliche.

Ma c'è un altro problema. Il ministro ha affermato nella sua relazione che una parte consistente di conflitti (per esempio quelli Alitalia) non deriva dalla questione dei contratti. Ebbene, il problema prevalente che è emerso in Alitalia nel corso dell'anno concerne sì il tipo di ristrutturazione dell'azienda, ma esso è risultato intrecciato anche con il problema del contratto dei piloti. Se questi ultimi, alla fine, sono tornati indietro non è solo perché hanno siglato un accordo sindacale più o meno segreto (in questo caso ciò non mi interessa) ma perché hanno ottenuto qualche garanzia rispetto alla loro col-



locazione, giusta o sbagliata che fosse, in sede di ristrutturazione dell'Alitalia.

Esaminiamo inoltre le ristrutturazioni dei settori nei quali vi è grande conflittualità, cioè ferrovie, Alitalia, eccetera. La politica che stanno portando avanti le vostre aziende è quella della societizzazione, cioè della proliferazione delle aziende. Alla fine di questo processo vi sarà un aumento, non una diminuzione dei contratti ed è del tutto evidente che l'obiettivo è il seguente: più aziende, per fare più contratti, per depotenziare il potere di contrattazione dei lavoratori ed abbassare il costo salariale. Alla fine di questo processo, ministro Caravale, non avremo meno contratti, ne avremo di più e quindi avremo più conflittualità. Lei, allora, deve dire cosa vuole: i contratti unici, che già di per sé rallentano la conflittualità, o una proliferazione contrattuale dalla quale non deriverà altro — ripeto — che una proliferazione del conflitto. Mi sembra del tutto evidente che state operando in modo tale da evitare il conflitto, pur consentendo voi stessi, con questo tipo di ristrutturazioni societarie, l'alimentazione dello stesso. Penso, ad esempio, all'Alitalia: o vi è un contratto unico del trasporto aereo o è del tutto evidente che più si andrà avanti e più aumenteranno le cause di conflitto. E in futuro avverrà lo stesso o ancora di più per le ferrovie: già sono previste le società per le infrastrutture, per i servizi, per le merci, per la gestione dell'alta velocità o delle aree e via dicendo.

È vero, vi è un problema di rappresentatività sindacale, ma anche in questo caso si deve dire tutto: la legge n. 146 era nata anche per « tamponare » le nuove organizzazioni sindacali. È un aspetto della questione, qualcuno aveva questo problema: si è utilizzata la legge di fronte ad una diminuzione della propria rappresentatività sindacale, ma il risultato non è stato quello auspicato. Credo — mi rivolgo al ministro ma anche agli altri colleghi — che vi sia la microconflittualità perché manca la macroconflittualità: le grandi organizzazioni sindacali non arrivano più al conflitto perché sono sempre più d'accordo con le aziende, ma da qualche parte il conflitto esplose. Se vi fossero sindacati

diversi, come c'erano una volta, questo non accadrebbe. Ecco il punto: non vi sarebbe proliferazione di conflitti perché le grandi organizzazioni sindacali con il consenso dei lavoratori promuoverebbero pochi scioperi convinti. Anche in questo caso vi è un problema di botte piena e moglie ubriaca: se volete sindacati amici, sindacati gialli, ciò comporta conseguenze. I 100 mila ferrovieri in meno nelle ferrovie dello Stato sono stati patteggiati con CGIL, CISL e UIL; siamo o non siamo al limite dell'operatività delle ferrovie?

Penso che in questa situazione ognuno debba prendersi le proprie responsabilità: i sindacati per un verso, le aziende per un altro ed anche il Governo. Nel mondo del lavoro vi è la possibilità che soggetti della contrattazione diventino le rappresentanze sindacali unitarie che, per natura ed elezione, rappresentano tutti i lavoratori; ma i sindacati non vogliono che tali rappresentanze siano soggetti della contrattazione perché troppo conflittuali, troppo vicine ai lavoratori, tanto che hanno configurato un 33 per cento obbligatorio di loro nomina nelle RSU. Perché qualcuno dall'esterno impone qualcun altro quando gli altri sono eletti direttamente dai lavoratori?

Credo che quello prospettato sia un modo per risolvere effettivamente il problema. Si parla di rarefazione: ma che cosa significa? Rispetto a che cosa si deve attuare? Avviene *a priori*? Se un'azienda, come spesso accade, non rispetta i contratti che ha siglato, che cosa si deve « rarefare », cosa si deve concordare, arbitrare? Un contratto, un accordo si applica; non c'è niente da arbitrare, semmai il Governo dovrebbe intervenire per farlo rispettare. Invece si pensa: oggi firmiamo un accordo, tanto lo applicheremo quando e come vorremo noi. Lo stesso vale per la questione delle aziende: la ristrutturazione deve comunque coinvolgere anche la qualità del lavoro, il salario, le normative, altrimenti il conflitto è giusto. Il problema vero è che non può esservi una proliferazione dei conflitti, che non produce neanche gli effetti desiderati dai lavoratori; e così per parte del Governo. Chiedo un chiarimento sulle politiche; siamo d'ac-

cordo sul fatto che si debbano individuare gli strumenti per far sì che si eserciti il diritto di sciopero e nello stesso tempo si salvaguardino gli interessi dell'utenza, ma non vogliamo prescindere dal merito dei problemi del Governo, delle aziende e del sindacato. Per questo siamo contrari all'intervento per legge, al recepimento con legge di accordi sindacali. Non si tratterebbe altro che di un *bis* rispetto alla legge n. 146: solo una parte dei sindacati approvarebbe, perché in realtà in questo modo si difenderebbe una rappresentanza che sta sempre più perdendo.

MARIO MASINI. Cercherò di essere brevissimo, dopo l'intervento del collega.

Non vorrei sembrare provocatorio, ministro Caravale, ma rilevo che mi sembra che lei tenda a scaricare le soluzioni inerenti ai problemi del trasporto sul ministro Treu in quanto esclusivamente di pertinenza dei contratti di lavoro. Mi auguro che ciò non avvenga, perché il ministro Treu ha già tanto da fare e non può certo sobbarcarsi un altro onere. Noi abbiamo deciso di sentire i ministri dei trasporti e del lavoro, ma in questo momento addirittura mi sarebbe piaciuto di più vedere accanto al ministro Treu in qualità di responsabile del dicastero dei trasporti l'onorevole Giugni, il quale mi sembra sia invece più preparato in materia di lavoro. Mi pare che lei inizialmente abbia affermato che il Ministero dei trasporti si deve occupare di strategie del settore, ma poi si sia limitato a fare una foto, triste — lo ammetto: lei è responsabile di un settore in cui vi sono numerose difficoltà — di un comparto in cui vi è una pluralità di fattori di tensione. Ha parlato di eredità pesante, di sistema estremamente vulnerabile, di visibilità eccessiva sulla stampa. Bene, qualche volta anche noi parlamentari gradiremmo maggiore visibilità sulla stampa, per lo meno su una parte di essa.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non lamentavo la mia visibilità, ma, purtroppo, quella dell'annuncio degli scioperi.

MARIO MASINI. Si è parlato di frammentazione sindacale, di pluralismo. Esiste una legge e va rispettata o va cambiata; il Governo deve dire che cosa vuole fare nel settore. Tutti auspichiamo che possa esservi un'interpretazione differente del contratto (anche se non so in quale maniera, considerato che c'è la legge), che vi siano tregue estive, per permettere ai cittadini di muoversi con facilità nei periodi di ferie. Si richiamano maggior trasparenza, i referendum: mi sembra si tratti soltanto di buone intenzioni, ma di fatto non abbiamo nulla in mano, ministro. I giornali ci raccontano di una bozza di accordo con le organizzazioni sindacali; non sappiamo se il ministro fosse a conoscenza di accordi segreti raggiunti, nell'ambito dell'Alitalia, con categorie che gestiscono il trasporto aereo. Sentiamo sostenere da lei la necessità che la commissione di garanzia abbia maggior peso e maggiore visibilità, ma — vivaddio! — per lo meno dal collega Giugni — peraltro non appartenente alla mia parte politica — sono venute quelle indicazioni che noi, questa sera, ci aspettavamo invece dal Governo; indicazioni su cui argomentare e discutere, da verificare e da fare nostre o meno. Mi sembra invece che l'Esecutivo — in un momento per esso senza dubbio difficile anche perché è « in scadenza » — neanche questa sera abbia ottemperato ai propri doveri tra i quali, per un ministro dei trasporti, vi è soprattutto quello di tutelare l'utenza. Non deve essere la Commissione lavoro o la Commissione trasporti della Camera a suggerire i rimedi per tutelare un utente che ormai è stato veramente ridotto all'isteria da un programma selvaggio in materia non soltanto di lavoro, ma anche di riconversioni aziendali, perché, come ha detto l'onorevole Boghetta, non si può scaricare la responsabilità solo ed esclusivamente sui lavoratori.

Mi auguro allora che il ministro dei trasporti dica di cosa ha bisogno il settore in questione a livello contrattuale o legislativo e che, insieme al responsabile del dicastero del lavoro, ma in seconda battuta, si trovino eventualmente le correzioni legislative da operare o addirittura una legislazione differente per poter age-

volare un piano programmatico dei trasporti. Un tale piano, infatti, non esiste, noi non l'abbiamo mai conosciuto e neanche questa sera ci viene illustrato. Ci auguriamo invece che entro breve tempo si possa fare qualcosa di concreto a salvaguardia dell'utenza, che nel nostro paese, sotto il profilo dei trasporti, è bistrattata.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Siamo perfettamente consapevoli della difficoltà e della delicatezza dell'obiettivo che ci stiamo ponendo e che altri, forse con maggiore autorevolezza di me — non del collega Treu — si sono posti prima di noi e stiamo lavorando con molta intensità e con serietà.

Lo scambio di idee è in corso dal mese di luglio. Sono state avanzate e sono circolate ipotesi di soluzione sulle quali uno scambio di idee è ancora in corso, ma non ci è parso corretto trasmettere né alla stampa né al Parlamento ipotesi su cui ancora non siamo arrivati ad una definizione; lo faremo — è nostro dovere — non appena questo orientamento comune emergerà, ci auguriamo molto presto. Speriamo di avere, addirittura nei primi giorni della prossima settimana, un orientamento definitivo che trasmetteremo anche alle competenti Commissioni parlamentari (vedremo in quale forma, di lettera o di comunicazione alla presidenza).

Sono stati toccati molti punti e certamente non sarò capace di dare risposta a tutti i quesiti; su alcuni credo però valga la pena di dire alcune parole.

L'onorevole Giugni, in particolare, ha rimproverato l'azienda ANAV di non garantirsi l'appoggio del Governo nella fase di stesura del contratto. La trattativa condotta dal generale Sicoli è stata portata avanti esclusivamente da lui con le organizzazioni sindacali, anzi con una parte di esse, perché alcune...

GINO GIUGNI. Una trattativa segreta!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non era segreta.

GINO GIUGNI. Trattandosi di un generale...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È una trattativa di natura aziendale alla quale il Governo non ha partecipato assolutamente. Ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 29, il Governo deve intervenire solo nel momento in cui l'ipotesi di contratto viene definita e questo è quanto abbiamo fatto in sede di Consiglio dei ministri, ogni ministro rispettando la propria competenza.

MARIO FERRARA. Ma la convocazione di cui si parla c'era stata o no?

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Il ministro Caravale sta parlando adesso del contratto dei controllori di volo.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Per quanto riguarda i controllori di volo, come dicevo, è stata definita un'intesa, portata all'attenzione del Governo all'inizio di agosto. Nei quindici giorni successivi il Consiglio dei ministri si è riunito — mi pare il 25 agosto — ed i ministri, ciascuno per la propria competenza, hanno esposto la rispettiva valutazione sull'ipotesi ed a ciò ha fatto seguito una valutazione collegiale del Governo.

Per quanto riguarda il merito del contratto, quindi l'aspetto economico-finanziario e l'assetto normativo, la competenza era dei ministri del Tesoro, della funzione pubblica e del lavoro. Il ministro dei trasporti era invece competente a valutare, diciamo così, il contesto in cui avveniva la trattativa e le eventuali ricadute sulla funzionalità e sulla continuità del servizio.

La valutazione collegiale del Governo è stata quella di un'approvazione solo parziale dell'ipotesi di contratto, da cui è derivata la sequenza di eventi che tutti conosciamo e che per il momento sono fortunatamente terminati con l'accordo raggiunto il 17 ottobre scorso.

Per quanto riguarda l'Alitalia, con il collega Treu abbiamo appena firmato un comunicato stampa in cui smentiamo qualsiasi notizia riguardante la nostra conoscenza dell'accordo segreto. Nel mese di

maggio abbiamo condotto una trattativa che non ha portato ad una conclusione positiva ed abbiamo ripreso un ruolo di partecipazione - se volete di mediazione - nella sede più alta che è quella di Palazzo Chigi, conclusasi i primi giorni di luglio con un protocollo firmato da quasi tutte le organizzazioni dei dipendenti dell'Alitalia; dopodiché non abbiamo mai avuto notizie di alcun tipo di patto o di accordo segreto da parte di nessuno.

MARIO FERRARA. Anche perché se è segreto...

UGO BOGHETTA. Le notizie le avete avute!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. No, le notizie le abbiamo lette sui giornali.

GINO GIUGNI. Il presidente dell'ANAV si è dimesso, mi pare.

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. È stato dimesso!

GINO GIUGNI. E anche l'amministratore dell'Alitalia!

MARIO FERRARA. Non c'è un generale di mezzo... È rimasto tutto sufficientemente segreto!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Per quanto riguarda poi il problema degli strumenti con i quali intendiamo muoverci nella difficilissima e delicatissima materia al nostro esame, mi pare sia stato ben colto dall'onorevole Battafarano il senso del nostro intervento, cioè quello di un lavoro che serva a condurre le parti sociali ad un'intesa che ampli la portata dei contratti collettivi e contemporaneamente ad un provvedimento di riordino, di riassetto e di rafforzamento della commissione di garanzia, la quale dovrebbe poter avere degli strumenti per garantire l'efficacia e la validità *erga omnes* di questi accordi e per applicare sanzioni che abbiano una loro efficacia. Questo è, nella sua semplicità, il senso del nostro intervento.

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Desidero aggiungere anch'io poche battute. Con il ministro dei trasporti abbiamo lavorato insieme e ci è sembrato fosse la cosa migliore. È vero che, a rigore, l'intervento sugli scioperi dei servizi pubblici dovrebbe essere più una mia competenza, ma è anche vero che storicamente il settore dei trasporti si è dimostrato, ancora negli ultimi tempi, come il più difficile da trattare, da ciò questa azione congiunta. Oltre tutto, è vero anche che a rendere particolarmente difficile ed intrattabile la materia dei trasporti vi sono anche ragioni strutturali. Da qui il fatto che io ed il ministro dei trasporti lavoriamo insieme, tra l'altro anche con competenze e modi di vedere le cose diversi. Lo dico proprio perché, nonostante siano necessari degli sforzi, lavoriamo bene assieme. E non si deve male interpretare un lavoro che credo invece sia l'unico proficuo.

Occorre anche tener presente il fatto che noi vi siamo venuti a prospettare delle ipotesi, peraltro scritte e a mio avviso abbastanza precise. È un po' che vi frequento - sicuramente più del collega Caravale - e, se vi si presenta un testo troppo chiuso, diciamo così, ci accusate di insulto al Parlamento, perché vi metteremo davanti al fatto compiuto! In realtà, io ho sempre preferito una seconda strada, magari con il rischio qualche volta di apparire un po' svagato: mi è sembrato sempre più utile - come in questa occasione - avanzare delle ipotesi (che non sono acqua fresca) e poi sentire un primo orientamento da parte delle Commissioni. Dopo di che, possiamo procedere ad un secondo incontro, come abbiamo fatto altre volte, e precisare le questioni.

Vorrei fare un'altra osservazione di metodo che credo tutti possano comprendere. Quello dello sciopero nel servizio pubblico è uno dei problemi più intrattabili del nostro mondo. Ce ne occupiamo da tanto tempo; io sono stato anche nella commissione di garanzia. Non dimenticate che ci sono voluti cinquant'anni per fare la legge n. 146, che pure è parziale ma che comunque, a mio avviso, ha funzionato! Pertanto, non facciamo i finti innocenti e

non sorprendiamoci di fronte ad una situazione così complicata. Anche oggi abbiamo visto rappresentate posizioni molto diverse che a me ricordano trentacinque anni di esame del problema!

E allora, tutti comprendiamo che sono necessarie altre terapie e che quelle finora seguite sono state buone ma non sufficienti: infatti, al momento di arrivare a concludere, è molto difficile trovare consensi.

Vorrei aggiungere una considerazione di carattere generale, perché vi sono stati alcuni commenti sulle vertenze specifiche. Abbiamo detto che siamo disponibili a compiere un ultimo sforzo - ultimo relativamente! - per portare le parti ad un tavolo e verificare il tipo di convergenza possibile; se non riusciremo a raggiungere i risultati sperati, diremo la nostra e - nonostante io sia un contrattualista per formazione - procederemo con un'iniziativa legislativa. Sappiamo tutti, però, che su questo punto non vi è un consenso unanime; ciononostante, noi ci comporteremo in tal modo. Del resto, le ultime quattro righe della relazione scritta di Caravale dicono proprio questo.

Per quanto riguarda le specifiche vertenze dei controllori di volo, sul problema si è già soffermato il ministro Caravale: qualcuno, scherzando, ha persino attribuito al sottoscritto dei poteri taumaturgici ...! Vi assicuro che noi ce l'abbiamo messa tutta, ma si tratta di vertenze assolutamente al di fuori dell'ordinario. Anche in questo campo ho una lunga esperienza e posso dire che probabilmente siamo di fronte alle due peggiori vertenze che ho visto in vita mia, per sfiducia totale tra le parti, per tripli giochi, e così via. Dico ciò non per scusarmi, non perché il Governo sia stato latitante o abbia scherzato: il Governo ha compiuto dei grandi sforzi che, a mio avviso, nel caso dei controllori di volo hanno portato, sia pure con un certo ritardo, ad un accordo molto importante. Infatti, è la prima volta nella storia del nostro paese che vi sono nove mesi di tregua applicando il principio - che per me è fondamentale - del divieto di sciopero nelle controversie di gestione del con-

tratto. A qualcuno non piacerà, ma per me è un punto fondamentale.

Per quanto riguarda poi la vertenza piloti, è tutto chiaro. Noi abbiamo fatto un tentativo di mediazione alla fine di aprile, con un'offerta rifiutata platealmente *per tabulas* dai piloti; così si è interrotto ogni dialogo, con le conseguenze che sapete; questo è stato ripreso molto più tardi in sede di Presidenza del Consiglio alla presenza del dottor Dini, su tutt'altre basi.

Sarebbe molto interessante, e mi rivolgo all'onorevole Gino Giugni, verificare lo stato dell'accordo di Schisano, e non tanto perché esso sia segreto! Schisano era amministratore delegato in carica ma aveva avuto esplicite indicazioni dall'IRI, dal Presidente del Consiglio, da noi sul fatto che non avrebbe potuto e dovuto concludere un accordo di questo genere! Ma ne parleremo in sede di analisi giuridica!

In ogni caso, quando si riprese la trattativa in sede di Presidenza del Consiglio - sempre alla luce del sole, e anche troppo! - si disse che le basi su cui si era trattato fino alla fine di aprile erano completamente abbandonate perché rifiutate. Quindi, non si parlò più di soldi e di produttività immediata; si parlò solo di sei mesi di tregua. Dopo di che, si sarebbe azzerato tutto, si sarebbe verificata la situazione dell'Alitalia e se ne sarebbe riparlato il 1° gennaio 1996. Questo è stato chiarissimo! Il dottor Schisano evidentemente ha ritenuto di farsi il suo accordo; successivamente sarà interessante vedere quale rilevanza giuridica oltre che politica esso avrà.

Infine, credo sia nostro dovere concludere rapidamente queste ultime verifiche; saremo poi a disposizione per comunicare l'esito del protocollo che speriamo di poter confezionare ed anche la sicura presentazione di un disegno di legge. Infatti, almeno per il rafforzamento della commissione di garanzia è necessaria un'iniziativa legislativa, che potrà essere più o meno ampia e dai contenuti diversi a seconda dell'esito degli sforzi di intesa che promuoveremo.

UGO BOGHETTA. Comunque nulla per decreto!

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Per quanto mi riguarda questa ipotesi non è stata presa in considerazione.

MARIO FERRARA. Il ministro Treu ha fatto un'esposizione minuta e precisa di taluni momenti della trattativa: tuttavia dai primi di agosto al 25 agosto si riscontra un « buco » di 25 giorni ...!

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. C'è stato ferragosto!

MARIO FERRARA. Sì, ma a ferragosto gli aerei volavano!

GIOVANNI CARVALE. Siamo stati a lavorare fino al 10 agosto!

MARIO FERRARA. Signor ministro, è vero che l'iniziativa non è condizione necessaria e sufficiente perché vi sia per il Governo un giudizio positivo! È indubbio, però, che se non c'è l'iniziativa un giudizio non può essere espresso. In questo caso l'iniziativa è mancata e quindi il Governo non si è comportato in modo sufficientemente attivo: infatti, 25 giorni per aspettare un Consiglio dei ministri mi sembrano tanti! Un ministro deve poter espletare anche in sede collegiale il proprio mandato; abbiamo atteso per tanto tempo un'iniziativa che poi non c'è stata!

GINO GIUGNI. Vorrei sottolineare che nelle due vicende Alitalia e ANAV i responsabili ci hanno lasciato le penne! Se non sbaglio, infatti, uno è stato dimissionato e l'altro si è dimesso.

Voglio inoltre dire che non si può intervenire con decreto-legge in questa materia e che non ha senso un intervento nella finanziaria per la parte riguardante le procedure. Ma sarebbe opportuno che nella finanziaria fosse inserita una norma

di potenziamento organizzativo della commissione di garanzia, che adesso non è né carne né pesce. Non credo che tale norma possa essere considerata un'intrusione, uno sconfinamento.

TIZIANO TREU, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Se ne era parlato.

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Siamo favorevolissimi all'idea dell'onorevole Giugni di inserire nella finanziaria una norma riguardante solo il potenziamento della commissione di garanzia. Se ci darete una mano, siamo disposti a farlo rapidamente.

Per quanto riguarda la latitanza « agostana », devo dire che ho difficoltà a seguire le argomentazioni sostenute, perché i documenti ci sono pervenuti intorno al 10 agosto, nel momento in cui avevamo concepito l'insano progetto di prendere dieci giorni di vacanza!

NUCCIO CARRARA. Anche noi, ma non riuscivamo a prendere l'aereo!

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Quando siamo tornati dalle vacanze, abbiamo iniziato con attenzione l'esame di un documento estremamente articolato e complesso, che è stato valutato nelle riunioni del Consiglio dei ministri del 25 agosto e del 5 settembre.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente i ministri per i loro interventi.

**La seduta termina alle 19.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 23,45.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO