

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

(n. 9)

SEDUTA DI MARTEDÌ 30 MAGGIO 1995

*(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)***AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE,
PROFESSOR GIOVANNI CARAVALE, SULLA SITUAZIONE DEL TRASPORTO AEREO****PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO****INDICE**

	PAG.		PAG.
Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sulla situazione del trasporto aereo:		Bova Domenico (gruppo progressisti-federativo)	235
Perticaro Sante, <i>Presidente</i>	227, 231 234, 238, 239	Caravale Giovanni, <i>Ministro dei trasporti e della navigazione</i>	227, 231, 234, 235, 238
Becchetti Paolo (gruppo forza Italia)	235	Caruso Mario (gruppo alleanza nazionale)	231, 232
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	231, 233, 235	Fonnesu Antonello (gruppo forza Italia) ...	239
Bosisio Alberto (gruppo lega nord)	232, 237	Vido Giorgio (gruppo LIF)	237

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,5.

Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sulla situazione del trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sulla situazione del trasporto aereo.

Ringrazio il ministro per aver accolto il nostro invito e gli preannuncio che verso le ore 16,30 saremo costretti a sospendere la seduta per partecipare alle previste votazioni qualificate in Assemblea. Stabilirò successivamente se riprendere oggi stesso l'audizione oppure se rinviare il dibattito ad altra data.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Le esigenze del Parlamento sono prioritarie rispetto a tutte le altre.

PRESIDENTE. La ringrazio ancora, signor ministro, e le do senz'altro la parola.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Signor presidente, signori deputati, diversi fattori rendono particolarmente complessa la situazione del trasporto aereo in questo particolare momento. Le difficoltà emerse in alcune vertenze sindacali, come quella dei piloti Alitalia, rappresentano il sintomo di una crisi di più vaste dimensioni. Si tratta, in larga parte, di una crisi di crescita o, se si preferisce, di riorganizzazione e di modernizzazione del nostro sistema del tra-

sporto aereo. Si tratta di un processo difficile, nel quale il Governo è fortemente impegnato per il raggiungimento di risultati che dovrebbero essere giudicati utilizzando non soltanto il metro del bollettino degli scioperi ma anche quello dell'elaborazione di importanti riforme di struttura.

Nei mesi invernali il settore è stato interessato da scioperi del personale di terra degli aeroporti, legati agli effetti di un processo di privatizzazione e di liberalizzazione delle gestioni aeroportuali che non può essere differito, anche perché sollecitato dall'Autorità garante della concorrenza, ma che va comunque collocato nel quadro di regole certe e condivise. La riforma delle gestioni aeroportuali richiede tuttavia una visione di non breve periodo perché implica scelte che peseranno sull'assetto degli aeroporti italiani per molto tempo. Ecco perché il Governo, pur reiterando — per ragioni di continuità normativa — i decreti-legge emanati in materia di gestione aeroportuale (l'ultimo dei quali è il decreto-legge n. 133 del 1995), ha contemporaneamente attivato un tavolo tecnico sul quale si stanno mettendo a punto gli elementi di un intervento organico nel settore. Tali elementi, per la parte più importante, sono già definiti dalla legge n. 537 del 1993, che il Governo intende attuare senza ulteriori ritardi e, per altra parte, potrebbero essere collocati, con emendamenti mirati, nella legge di conversione del decreto-legge n. 133, che avrebbe così un valore di completamento della legge n. 537. Riassumo in sintesi tali elementi: anzitutto, per completare il processo di privatizzazione degli aeroporti, già previsto dal comma 13 dell'articolo 10

della legge 537, il Governo è pronto ad emanare un decreto ministeriale volto a definire i criteri per la costituzione delle società di gestione e per la individuazione delle forme proprietarie nonché a disciplinare i rapporti tra Stato e società di gestione. Il decreto si ispirerà al modello comunitario, distinguendo la gestione dell'infrastruttura — incluse le attività essenziali per il traffico aeroportuale — dai servizi offerti nell'area aeroportuale, anticipando i principi della direttiva comunitaria sugli aeroporti.

Il modello delineato dal decreto dovrebbe essere comune per tutti gli aeroporti, superando l'anomalia della situazione attuale, che ha richiesto leggi speciali per affidare in gestione totale i grandi aeroporti. In ogni caso, il decreto-legge n. 133 dovrà essere emendato per consentire alle società di gestione di realizzare l'assetto proprietario più conveniente, eliminando le restrizioni alla dismissione delle partecipazioni in mano pubblica previste dalle leggi speciali, tuttavia senza escludere che, soprattutto negli aeroporti di minori dimensioni, gli enti locali ed altri soggetti pubblici possano entrare nella società di gestione.

In secondo luogo il processo di privatizzazione non si realizzerà in forme sane se gli equilibri di gestione delle società aeroportuali non potranno basarsi su elementi certi e trasparenti. Il secondo provvedimento che il Governo si prepara ad emanare riguarda i diritti aeroportuali che, in attuazione del comma 10 dello stesso articolo 10 della legge n. 537 del 1993, potranno essere adeguati in base a criteri che sono in corso di definizione nella sede tecnica alla quale ho prima accennato.

Un discorso analogo di certezza e trasparenza dei criteri va però affrontato anche per i canoni concessori, che le società di gestione devono corrispondere allo Stato. A tale proposito, anche con un emendamento al decreto-legge n. 133, il Governo intende ancorare i canoni di concessione al doppio criterio del valore patrimoniale dei beni concessi e del movimento di merci e passeggeri: qualora il

primo criterio non risulti immediatamente utilizzabile, perché i valori patrimoniali vanno stimati, si farà riferimento al secondo.

Inoltre i servizi di assistenza a terra negli aeroporti saranno gestiti in regime di concorrenza, come richiedono le norme comunitarie e nazionali. Non si può impedire ai vettori di autoprodurre determinati servizi, come il *catering*, né alle imprese del settore di offrire i propri servizi in concorrenza con la società che gestisce l'aeroporto. Tuttavia vi è un interesse pubblico a vigilare sulla sicurezza dell'aeroporto, sull'affidabilità e serietà delle imprese che vi accedono e sul mantenimento dei livelli di occupazione esistenti, quanto meno nella fase di transizione legata all'avvio della liberalizzazione.

Il Governo intende dare attuazione al principio affermato dall'articolo 10, comma 12, della legge n. 537 del 1993 ed introdurre una liberalizzazione vigilata, mantenendo un controllo sulle attività esercitate all'interno dell'area aeroportuale, esclusivamente in funzione dei requisiti di sicurezza, affidabilità e serietà. Il Governo ritiene inoltre che vi sia un preciso interesse pubblico all'uniformità, per quanto possibile, delle condizioni contrattuali dei lavoratori che operano all'interno dell'aeroporto nello stesso tipo di servizio ma dipendono da imprese diverse. Eccessive differenziazioni nei trattamenti contrattuali e nelle decorrenze dei vari contratti sarebbero in futuro fonte di gravi tensioni sindacali: anche a questo riguardo sarà necessario prevedere un'azione di promozione dei ministri dei trasporti e del lavoro, per arrivare a contratti collettivi che, pur distinguendo tra diversi tipi di servizio, evitino una dannosa frammentazione di regimi, anche per quanto riguarda le prestazioni indispensabili in caso di sciopero (si tratta delle prestazioni richieste dalla legge n. 146 del 1990).

Il Governo, infine, ritiene che si debba tenere conto della diversa dimensione e della diversa funzione degli aeroporti; in particolare, ritiene che per gli aeroporti minori, di utilità sociale, debbano essere dettati regimi specifici. Al riguardo alcuni

emendamenti presentati in Commissione trovano il Governo sostanzialmente concorde, salvo che per taluni problemi di formulazione, in relazione all'esigenza di garantire che l'individuazione degli aeroporti essenziali per il territorio sia compiuta sulla base di elementi sicuri. Su questo tema, il Governo si riserva di proporre un emendamento tendente alla riformulazione della norma sugli aeroporti sociali.

Concludendo su questo punto, posso annunciare che la commissione tecnica mi presenterà entro la fine della settimana una relazione finale sui provvedimenti organici di natura amministrativa e legislativa in materia di gestioni aeroportuali, cui ho fatto riferimento. In base alle proposte tecniche della commissione il Governo, attenendosi alle linee che ho esposto, adotterà senza indugio i provvedimenti di sua competenza e presenterà quei limitati emendamenti al decreto-legge n. 133 del 1995 che saranno richiesti dall'obiettivo di realizzare un riassetto organico del settore.

Sulla vertenza contrattuale del personale dell'Alitalia posso dire soltanto che la proposta di mediazione avanzata dal ministro Treu e da me al termine di un estenuante confronto con le parti interessate non è stata accolta — come del resto sapete — e pertanto la trattativa si trova in una situazione di stallo. Ricordo che — come ho avuto modo di riferire in una precedente audizione — il rinnovo contrattuale che interessa i piloti presenta una duplice difficoltà. La prima, di ordine generale, nasce dal fatto che i temi contrattuali, salariali e normativi si intrecciano con il piano di rilancio dell'Alitalia approvato dall'IRI ed affidato al vertice in carica per la sua attuazione nel biennio. La seconda difficoltà deriva dal fatto che il restante personale, compreso quello di volo diverso dai piloti — ossia, in sostanza, il personale di terra e gli assistenti di volo — ha già raggiunto un accordo su risanamento e contratto, anche se è in corso un ulteriore confronto tra Alitalia e sindacati sul piano di ristrutturazione. Tale confronto si basa, però, sulla moderazione salariale come contributo al rilancio della

compagnia e questa circostanza crea un forte vincolo di coerenza anche per quanto riguarda il contratto dei piloti.

Nella prima fase della mediazione governativa sulla vicenda Alitalia sono state offerte in sede ministeriale ed accettate — come risulta da un comunicato del 3 marzo scorso — le garanzie necessarie a superare alcuni punti di contrasto sul piano di rilancio della compagnia, ad esempio per quanto riguarda le modalità del ricorso all'affitto di equipaggi e di aeromobili di compagnie non comunitarie, come l'Ansett. Con il verbale d'intesa siglato da azienda e sindacato del personale di terra e degli assistenti di volo il 13 luglio 1994 e con gli affidamenti successivi dati in sede ministeriale il 2 marzo 1995, la vertenza può considerarsi, di fatto, circoscritta al rinnovo del contratto dei piloti e dei tecnici di volo. Su questo terreno, come si sa, non è stato possibile sinora superare i contrasti tra le parti, per il continuo modificarsi delle rispettive posizioni al tavolo di confronto, tant'è che — come ho già detto — anche l'ultima proposta di mediazione, avanzata dal ministro del lavoro e da me nella notte del 16 maggio scorso, non ha avuto successo. Permangono divergenze soprattutto per quanto riguarda i criteri di valutazione della produttività, alla quale viene correlata la quota più importante degli aumenti salariali dei piloti, ma vi sono punti di contrasto anche in merito ad aspetti di partecipazione e normativi che si riflettono sulla flessibilità di impiego dei piloti. Il ministro Treu ed io abbiamo concordato la ripresa della mediazione, prevedendo un incontro tra Alitalia e sindacati nei primi giorni della prossima settimana, con la speranza di individuare una definitiva base di convergenza: auspico che le parti — e in particolare le organizzazioni sindacali dei piloti — diano prova del loro senso di responsabilità. Conseguentemente, abbiamo richiesto che, in considerazione della ripresa della mediazione interministeriale, i piloti sospendano lo sciopero di 24 ore proclamato per il 2 giugno prossimo dal sindacato APPL.

In ordine al processo di risanamento economico e finanziario dell'Alitalia ho già avuto modo di riferire a questa Commissione nell'audizione del 28 febbraio scorso. Sui miglioramenti registrati nel 1994 pesa l'irrisolta vertenza contrattuale con i piloti; tuttavia, i miglioramenti conseguiti sembrano dare ragione alla linea del Governo, diretta a permettere la ricapitalizzazione dell'azienda solo in concomitanza con il recupero da realizzarsi nell'ambito del piano di risanamento. È questa infatti la linea d'azione indicata dalla Comunità europea, né si può trascurare il fatto che la spinta nel senso del recupero di efficienza potrebbe essere smorzata dal rallentamento del vincolo finanziario.

Una volta conseguito il traguardo di un sensibile recupero di efficienza, ovvero una volta che questo traguardo sia in vista, sarà necessario procedere alla ricapitalizzazione per assicurare alla compagnia i mezzi necessari allo sviluppo degli investimenti. Il Governo è ben consapevole della necessità di un rafforzamento della presenza della compagnia di bandiera sul mercato internazionale ed intercontinentale, così come di un suo recupero di competitività nei voli interni, specie nella prospettiva della prossima liberalizzazione dei traffici aerei.

Incidentalmente voglio chiarire che il ministero — ci sono state voci al riguardo ed è stata presentata un'interrogazione a firma dell'onorevole Biricotti ed altri — non è a conoscenza di ipotesi di terzizzazione o di smembramento delle attività della compagnia. Interpellata, quest'ultima ha formalmente escluso che vi siano progetti al riguardo; vorrei precisare che sulla controversa questione del contratto dell'Alitalia con l'Ansett è stato a suo tempo raggiunto l'accordo secondo il quale esso non verrà rinnovato alla scadenza.

Chiudo con alcune piccole annotazioni sulle procedure di raffreddamento.

A proposito della situazione degli scioperi confermo quanto ho dichiarato in occasione dell'ultimo sciopero dei piloti: la legge n. 146 del 1990 sulla regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali non va cambiata, ma dovrebbe es-

sere integrata completando gli accordi circa le misure di tutela degli utenti e introducendo negli stessi accordi anche procedure volontarie di raffreddamento, ossia di prevenzione degli scioperi. È innegabile infatti che gli accordi sulle prestazioni minime in caso di sciopero, grazie anche all'opera di valutazione e di indirizzo della commissione di garanzia, hanno prodotto una generale razionalizzazione delle forme di sciopero; non abbiamo più scioperi selvaggi, non preavvertiti o attuati in forme distruttive. Tuttavia, proprio nel settore dei trasporti, emerge con estrema gravità il problema di una conflittualità che va ben al di là delle normali vertenze di rinnovo dei contratti. Le motivazioni sono le più diverse: le sigle sindacali sono moltissime, agiscono separatamente e molto spesso in conflitto tra loro; vi sono frequenti sovrapposizioni di scioperi in settori diversi nella medesima giornata (basta scorrere le tabelle riepilogative della frequenza, delle motivazioni e dei soggetti promotori degli scioperi nei trasporti degli ultimi mesi per avere l'immagine di una situazione sicuramente non fisiologica); vi è nel settore dei trasporti un grave problema di microconflittualità, un costume diffuso che porta a scaricare sugli utenti qualunque, anche marginale, difficoltà nelle relazioni sindacali, il quale denota una cultura superata sia da parte delle organizzazioni dei lavoratori che da parte delle imprese dei servizi; la stessa funzione mediatrice dei ministri competenti è fortemente condizionata dal fatto di svolgersi sotto la minaccia di scioperi imminenti e di grande impatto sull'utenza, che lasciano i cittadini con il fiato sospeso fino all'ultimo momento, rendendo frenetica l'opera di composizione.

Questa prassi deve essere superata da forme più moderne di prevenzione dei conflitti collettivi. Ho sollecitato, d'accordo con il ministro Treu, un confronto con le parti sociali volto ad introdurre anche in via sperimentale nel settore dei trasporti procedure di prevenzione dei conflitti che si basino su pochi principi chiari quali l'introduzione nei contratti collettivi dei trasporti di clausole volontarie di pace sin-

dacale durante la vigenza dei contratti collettivi stessi; procedure di mediazione preventiva nel caso di vertenze sull'interpretazione o l'applicazione dei contratti vigenti, soprattutto se a contestare tali contratti sono soggetti sindacali minoritari diversi dagli stipulanti; differimento dello sciopero in pendenza della mediazione; rafforzamento del ruolo della commissione di garanzia, anche con funzione di arbitrato nel caso di vertenze collettive che non trovino altro sbocco.

Ribadisco (al riguardo ci sono stati anche dei piccoli equivoci) che non penso ad una modifica dell'impianto della legge n. 146 del 1990 in materia di sciopero nei servizi essenziali, una legge importante che non è opportuno rimettere in discussione, ma ad un completamento degli accordi esistenti sulle prestazioni indispensabili, anche in via sperimentale, per il solo settore dei trasporti e ad un rafforzamento del ruolo della commissione di garanzia.

UGO BOGHETTA. È previsto dalla legge quello che deve fare la commissione di garanzia. Il raffreddamento non riguarda la questione dei servizi minimi. Sono due cose diverse.

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, se lo ritiene potrà intervenire successivamente nel corso della discussione.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. La mediazione e l'arbitrato nei conflitti collettivi di lavoro fa parte della tradizione delle relazioni industriali di paesi come la Germania, la Gran Bretagna e gli Stati Uniti d'America. È venuto il momento — credo — di sperimentare anche in Italia forme nuove di prevenzione degli scioperi non autoritarie ma attente alle esigenze degli utenti e credo si possa cominciare dal settore dei trasporti.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Caravale per la relazione svolta. Come preannunciato, sospendo la seduta fino al termine della votazione che sta per aver luogo in Assemblea.

La seduta, sospesa alle 16,25, è ripresa alle 16,50.

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. Ricordo ai colleghi che il ministro dovrà allontanarsi intorno alle 17,20 a causa di un altro impegno.

Do ora la parola all'onorevole Caruso.

MARIO CARUSO. Signor ministro, è il caso di dire che sono felice di fare la sua conoscenza, in quanto fino ad oggi non abbiamo avuto l'onore di averla fra di noi.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Sono già venuto due volte in questa sede.

MARIO CARUSO. Evidentemente non ero presente io. Comunque, ci avrebbe fatto certamente piacere averla tra di noi più spesso, a causa delle moltissime domande che ogni giorno si accumulano in ordine al problema dei trasporti, da quello aereo a quello marittimo e ferroviario. Nella giornata odierna quello che più ci interessa è certamente il problema del trasporto aereo, soprattutto perché in questi giorni stiamo discutendo di gestione aeroportuale.

Signor ministro, lei è certamente consapevole che in un paese oblungo come il nostro il trasporto rappresenta un elemento molto rilevante e costituisce addirittura un nervo scoperto. Infatti, il sistema dei trasporti può determinare — è il caso di dirlo — il decollo dell'intera nazione e soprattutto di alcune aree di essa certamente depresse come può rappresentare motivo di tracollo delle stesse zone depresse: mi riferisco, in particolare, al Mezzogiorno e alle isole (soprattutto quelle minori).

La Sicilia, ad esempio, per il fatto di trovarsi a competere nel nostro stesso paese per l'accesso ai mercati dell'Europa comunitaria e persino per l'accesso ai mercati nazionali, subisce già uno svantaggio di duemila chilometri, che non può essere colmato soltanto dalla competenza e dall'intelligenza (qualità di cui spesso si rimprovera ai siciliani di essere carenti ma che le assicuro non ci mancano). La nostra

imprenditoria sarà certamente povera di mezzi, ma non è affatto povera di cervello. Purtroppo, si trova in una situazione di *handicap* dal punto di vista dei trasporti. Lei certamente saprà qual è il sistema dei trasporti, dal punto di vista ferroviario, in Sicilia: è fermo addirittura ai tempi di Garibaldi. Certamente Garibaldi ha fatto le sue traversate siciliane a piedi perché non conveniva servirsi dei trasporti di quell'epoca: ebbene, essi sono rimasti tali e quali! In Sicilia vi sono ancora zone coperte da un unico binario, altre dove il binario è stato smantellato, altre dove non si è mai pensato di metterlo. Mentre nell'Italia del nord, del doppio binario e dell'elettrificazione — cosa che per noi è ancora un miraggio nel deserto — si parla di alta velocità, in Sicilia non si riesce a parlare neanche di bassa velocità, anzi di nessuna velocità.

ALBERTO BOSISIO. Da noi se ne parla, ma voi la fate!

MARIO CARUSO. Noi forse la facciamo a piedi, caro amico! Certamente lei la Sicilia la conosce sulla carta geografica; sa che sta in giù e per questo si chiama Sud. Provi a venirla a vedere di persona e vedrà che si può anche rovesciare la carta geografica e dire che c'è la Sicilia e poi il resto d'Italia...

ALBERTO BOSISIO. Da riparare!

MARIO CARUSO. Ho sentito parlare di un nuovo sbarco dei Mille. Spero che verrete e magari nello stesso posto, saremo pronti ad accogliervi con tutti gli onori e siccome si tratta di costa, di paese marinaro, l'accoglienza si immagina quale sarà: usando i pesci...! Signor ministro, mi scusi la divagazione certamente non idonea alla sede, anche perché la Commissione in questa circostanza non si occupa di pesca.

Ritengo, signor ministro, che lei potrebbe darci certamente un contributo, almeno sul piano delle notizie. Sicuramente in questi mesi avrà preso visione di tanti e tanti misteri del Ministero dei trasporti; si sarà lasciato trasportare nell'ambito di

questi misteri ed avrà avuto modo di vedere, per esempio, cosa contengono questi famosi capitoli 2068 e 2079 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, a cosa sono destinati questi fondi, che dovrebbero essere rastrellati per utilizzarli al meglio o al peggio. Saremmo curiosi di sapere quale manutenzione dovrebbero garantire, di che cosa, eventualmente dove siano andati a finire finora e dove si prevede che vadano a finire.

Certamente, avrà avuto modo di interessarsi se sia vero che sono stati spesi inutilmente 50 miliardi per l'acquisto e il collaudo di inceneritori negli aeroporti italiani, salvo poi scoprire che i rifiuti degli aeroporti sono assimilabili ai rifiuti solidi urbani, per cui questi 50 miliardi sono stati spesi inutilmente, eccetto che per gli aeroporti intercontinentali che, guarda caso, in Italia sono in numero minore persino rispetto alla Grecia, con tutto il rispetto per il paese ellenico.

Certamente, signor ministro, lei si sarà reso conto che in Sicilia c'è fame di trasporto; per la verità ve ne è in tutto il Sud, ma soprattutto in Sicilia e in quella parte della Sicilia che, pur avendo un aeroporto pronto a ricevere gli aerei e fra i più sicuri del mondo per la sua collocazione, non può utilizzarlo. Mi riferisco all'aeroporto di Trapani-Birgi, probabilmente a lei sconosciuto; d'altronde è stato già depennato dai piani della CEE e quindi non è difficile che venga depennato anche dal sistema dei trasporti e della navigazione aerea in Italia. Mi riferisco all'aerostazione di Birgi perché è costata 40 miliardi — allora, figuriamoci oggi! — eppure serve soltanto a garantire l'addestramento al volo dei gabiani, perché altro non vi atterra. Non c'è un volo diretto Trapani-Roma, nonostante ogni mattina a Punta Raisi vengano staccati 150 biglietti a viaggiatori provenienti dal trapanese, che avrebbero modo e possibilità di prendere quell'aereo. Inoltre, non è possibile far accedere ai mercati ortofrutticoli le primizie della zona, perché non vi è un sistema di trasporto-cargo e lei sa benissimo che, trattandosi di primizie ortofrutticole o di pesce di qualità, quando

questa merce non si presenta al mercato in condizioni di freschezza, arrivandovi con mezzi gommati o per ferrovia, diviene assimilabile ai rifiuti solidi urbani.

E ancora, signor ministro, potrebbe fornirci indicazioni sul famoso piano di individuazione degli aeroporti sociali ad interesse turistico, aventi particolare ricaduta economica sul territorio ove riconosciuti tali.

Dovrebbe poi dirci come fare a mantenere in vita quegli aeroporti che hanno valenza sociale, pur avendo un volume di traffico inferiore a 300 mila passeggeri. Potrebbe al riguardo confortarci sulla sorte di un emendamento presentato dal gruppo di alleanza nazionale al decreto-legge n. 133 del 1995 in materia di gestioni aeroportuali, volto ad agevolare tale possibilità, prevedendo addirittura contributi per il pareggio di gestione purché le compagnie aeroportuali si impegnino a garantire sgravi ai passeggeri che utilizzano la rotta Trapani-Pantelleria, Trapani-Lampedusa e viceversa.

Le domande che vorremmo porle, signor ministro, sono molte, e credo che lei troverà certamente tempo e modo di fornirci le risposte.

UGO BOGHETTA. Signor ministro, non parlerò delle gestioni aeroportuali perché avremo modo di discuterne in altre occasioni, anche se di fatto ne stiamo già discutendo; affronterò pertanto altre due questioni cui lei ha fatto riferimento nella sua introduzione. In ordine alla questione Alitalia lei ha sostenuto — ed è forse l'unico argomento che condivido — che vi sono stati accordi sindacali e che a questo punto la vertenza dei piloti rappresenta una rigidità, perché non è possibile che, mentre una serie di categorie è stata disponibile alla trattativa anche in termini di riduzione del salario, un'altra categoria chieda aumenti al di fuori della logica collettiva che si è determinata con gli accordi del luglio scorso.

Il problema della conflittualità all'interno dell'Alitalia, peraltro, non è legato solo ai piloti. Il piano di ristrutturazione previsto dall'IRI, la cui attuazione è stata

portata avanti dalla dirigenza dell'Alitalia, si è arrestato. Si trattava di un piano basato sulla societizzazione, sulla terziarizzazione e sulla disoccupazione: in tutte le ristrutturazioni, infatti, il problema occupazionale e la riduzione del costo del lavoro sul totale del bilancio delle aziende sono prioritari. Su *Il Sole 24 ore* di oggi si lamenta proprio che non si sia raggiunto uno degli obiettivi del piano di risanamento dell'Azienda, cioè la riduzione dell'occupazione. Altre aziende, come per esempio le Ferrovie, hanno ottenuto invece il risultato della riduzione dell'occupazione, con la complicità dei sindacati (di questo si tratta), attraverso i prepensionamenti: l'occupazione è stata ridotta di circa 60 mila unità attraverso i prepensionamenti (lo Stato paga e si risanano i conti del dottor Necci).

In tale contesto si inserisce la questione della peculiarità del trasporto aereo. Sul piano internazionale occorrerebbe che il Governo italiano ponesse il problema — tutto sommato questo Governo potrebbe anche farlo — se sia necessario e possibile avviare una deregolamentazione del settore del trasporto aereo, con le inevitabili conseguenze negative già emerse negli Stati Uniti, tant'è che il presidente Clinton ha nominato una nuova commissione di saggi per rivedere il sistema. Quindi, anziché andare in giro per l'Europa con il taccuino in mano a segnare gli ordini che ci vengono impartiti (ed il più bravo in Italia è quello che li attua), sarebbe interessante che i governi italiani ponessero problemi all'estero, come fanno tranquillamente quelli degli altri paesi.

L'Air France, nel porre i problemi dell'occupazione e della ricapitalizzazione, ha fatto questo tipo di discorso, giusto o sbagliato che sia. Noi invece non adottiamo questo atteggiamento, che sarebbe razionale: non sarebbe una richiesta di assistenza, ma si tratterebbe di chiedere che nel trasporto aereo, stanti i problemi di sicurezza e di qualità del servizio che lo contraddistinguono, si adotti un atteggiamento diverso, che non sia la « scopiazzatura » di altre modalità di deregolamentazione, di liberalizzazione o di privatizza-

zione. Diversamente, il conflitto in Alitalia proseguirà. La questione è pertanto se il Governo e l'IRI intendano cambiare o meno il piano di risanamento e quindi sostituire la dirigenza che avrebbe dovuto attuarlo. Ci interessa mettere in luce il fallimento del piano di ristrutturazione che non condividiamo. In ciò risiede la soluzione del problema relativo alla conflittualità in Alitalia.

La legge n. 146 del 1990 pone una questione che lei ha voluto affrontare in maniera molto delicata; a mio avviso, però, si tratta di un modo tutt'altro che delicato di porla, perché è un modo illegale. Mi spiego. Prima di tutto, sul piano politico lei ha dimenticato di indicare una causa dei conflitti. Lei non può dire che in questo periodo le cause di conflitto nel settore dei trasporti siano rappresentate unicamente dalle azioni sindacali dei lavoratori e delle loro organizzazioni. Lei dimentica — e non è poca cosa — quanto stanno facendo nel settore le aziende, che in questo periodo sono il primo soggetto della conflittualità. Lei sa benissimo che le Ferrovie dello Stato, per esempio, fanno accordi che non rispettano. E cosa devono fare i lavoratori? Non scioperare? E se scioperano diventano un elemento di turbativa dell'ordine sociale? Sono i lavoratori che diventano elemento di turbativa dell'ordine sociale quando gli accordi non vengono rispettati? Lei sa benissimo che la maggior parte degli scioperi riguarda accordi non rispettati dalle aziende. Questo deve dirlo! Non si tratta di scioperi per nuovi contratti!

Inoltre, la commissione di garanzia di cui alla legge n. 146 del 1990 ha già assunto troppi poteri non previsti dalla legge, cioè quelli di emanare direttive cogenti. In base alla legge n. 146, le funzioni della commissione di garanzia sono diverse e non so se sia possibile aggiungere ad essa quelle dell'arbitrato.

Un'altra notazione riguarda il raffreddamento dei conflitti ed i servizi minimi garantiti. Se mi permette, sono due questioni diverse: l'una può essere discussa con riferimento al modo in cui si arriva ad un conflitto (tra l'altro, vi sono già state

sperimentazioni in tal senso); l'altra riguarda, appunto, i servizi minimi garantiti, indispensabili. Se esiste una questione, signor ministro, essa è rappresentata dal fatto che i servizi considerati indispensabili nei giorni di sciopero sono troppi: lo sciopero molte volte è inefficace ed influente in quanto i servizi indispensabili sono moltissimi. L'articolo 1 della legge n. 146 stabilisce che tutta la procedura da seguire debba concorrere a garantire il cittadino e non solo le forme di tutela indicate per il giorno dello sciopero. Se esiste una procedura relativa allo sciopero, che ne prevede il raffreddamento preventivo, mi chiedo perché, una volta che esso viene proclamato con dieci giorni di anticipo, nel giorno in cui viene attuato debba essere garantito il 60 per cento dei voli. Vi è un diritto del cittadino di volare quel giorno, a quell'ora, con quell'aereo (quando non si tratti di un volo particolare, per esempio di un collegamento con le isole)? Lo stesso discorso riguarda i treni. Conseguentemente scindiamo le questioni: da una parte le procedure di raffreddamento e dall'altra i servizi indispensabili, che tali devono essere, mentre in realtà non è così. Gli accordi si muovono in tutt'altra direzione.

Inoltre, signor ministro, la Commissione deve forse attuare uno sciopero « a gatto selvaggio » nei suoi confronti? Da due mesi stiamo aspettando il contratto di programma delle ferrovie dello Stato! Poiché la legge n. 146 non può essere applicata nei rapporti tra il Parlamento ed il Governo, deve dirci qualcosa riguardo al contratto di programma delle ferrovie dello Stato e spiegare quando intende presentarlo. Non è un problema di date, perché se lei dicesse che è stato presentato il primo aprile, capirei l'antifona...

PRESIDENTE. Collega Boghetta, la avverto che sta trattando materia diversa da quella oggetto dell'audizione.

GIOVANNI CARAVALLE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.* Signor presidente, se mi consente l'interruzione, vorrei precisare che alle ore 19 del 4 maggio ho

consegnato all'avvocato Necci il contratto di programma e di servizio. Stiamo ricevendo le risposte sulle proposte di modifica presentate. Sarà firmato nei prossimi giorni, ma, ripeto, è stato già consegnato.

UGO BOGHETTA. Le ripeto che non pongo problemi di date, ma vorrei conoscere il giorno della consegna a noi del documento.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Le ripeto che alle Ferrovie dello Stato il documento è già stato consegnato.

UGO BOGHETTA. Vogliamo sapere il giorno della consegna a noi.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Questo dipende dal completamento delle risposte. Ad ogni modo abbiamo completato il lavoro preliminare.

UGO BOGHETTA. Signor ministro, le ribadisco che vogliamo conoscere la data in cui verrà presentato al Parlamento il contratto di programma. A noi interessa la data, beninteso orientativamente, giorno più, giorno meno, tenendo conto che sono già passati due mesi dall'ultima data da lei indicata.

DOMENICO BOVA. Signor ministro, nel darle atto di aver presentato un'interessante relazione, dico che forse sarebbe stato opportuna la presenza del dottor Schifano, amministratore delegato dell'Alitalia. L'impostazione da lei data alla relazione infatti pur riferendosi specificatamente a questo settore non spazia sui problemi tuttora aperti e giustamente sottolineati dai colleghi intervenuti.

Forse lei non entrerà nelle problematiche inerenti la strategia industriale dell'Alitalia, anche se credo si renda conto che la situazione è preoccupante. Oggi, la lettura dell'importante - lo dico tra virgolette - articolo apparso su *Il Sole 24 Ore* evidenzia che nei confronti dell'Alitalia si è sviluppata un'attenzione particolare oltreché un forte attacco. Secondo me si sta

sviluppando una vicenda che interesserà certamente il Parlamento e il ministero.

PAOLO BECCHETTI. Vogliamo spiegare esplicitamente di che cosa si tratta?

DOMENICO BOVA. Se il ministro vorrà, potrò consegnargli l'articolo in questione. Credo comunque che l'abbia ricevuto nella rassegna stampa.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Francamente non ho avuto il tempo di leggerlo.

DOMENICO BOVA. Non c'è dubbio che il ministro leggerà l'articolo e lo valuterà. Ad ogni modo si tratta di un articolo che pone dei problemi in ordine alla ristrutturazione ed al risanamento del settore, poiché - stando allo scritto - occorrerà tagliare il posto di lavoro di 4-5 mila persone.

Signor ministro, la sua relazione per certi aspetti tranquillizza la Commissione in quanto affronta talune questioni che trovano d'accordo i colleghi. Personalmente vorrei approfondire il ragionamento e chiedere al ministro Caravale di essere più puntuale nella replica in ordine ad alcuni aspetti. Innanzitutto vorrei conoscere la sua valutazione circa l'atteggiamento della dirigenza dell'Alitalia in merito alla ricapitalizzazione, argomento trattato al termine dell'intervento del ministro.

Ricordo che nel corso dell'audizione dinanzi alle competenti Commissioni di Camera e Senato, oltre che in occasione dell'intesa con le organizzazioni sindacali, la dirigenza dell'Alitalia aveva sottolineato la necessità e l'opportunità del processo di ricapitalizzazione a differenza di quanto è avvenuto nell'aprile scorso, in occasione della presentazione del piano biennale 1995-1996, in cui l'argomento non è stato citato, in quanto porlo avrebbe significato operare una scelta di un certo tipo.

Di qui scaturisce la mia preoccupazione. D'altra parte le organizzazioni sindacali hanno espresso una valutazione critica sulla gestione diversamente dall'atteggiamento assunto in passato improntato

ad una linea di apprezzamento per quanto era stato fatto. Dunque, vi è stata un'inversione di tendenza? È cambiata la strategia? Ecco il motivo della mia richiesta di ascoltare anche l'amministratore delegato della compagnia.

Vorrei che il ministro si soffermasse su questo aspetto e chiarisse l'orientamento del Governo anche perché la ricapitalizzazione interesserà l'IRI che dovrà erogare le risorse.

Un'altra questione che vorrei porre riguarda il giudizio che il Governo esprime in merito alla decisione già assunta e a quelle che si prevede potranno essere adottate dalla dirigenza dell'Alitalia relativamente ad una diversa struttura organizzativa della compagnia di bandiera. Sono in corso di attuazione programmi di smembramento e di terziarizzazione dell'attività. Il ministro ci dice che non si andrà in questa direzione, però atti concreti già compiuti dall'amministratore ci inducono ad esprimere perplessità, anche se non un giudizio negativo: vorremmo capire dove si arriverà. Per questo motivo ho detto all'inizio che per certi aspetti si è avuta un'assicurazione tranquillizzante da parte del ministro, mentre per altri aspetti ciò che accade quotidianamente ci preoccupa, poiché notiamo una contraddizione tra quanto si afferma e la prassi quotidianamente seguita.

Prendo atto di quanto si afferma circa la gestione dello sciopero, anche se dobbiamo renderci conto che esso può causare seri problemi di immagine alla compagnia di bandiera, che poi avranno conseguenze negative negli altri settori. Siamo in presenza di un'iniziativa che vede i piloti protagonisti, ma sappiamo che il costo del risanamento, fino ad oggi, è stato pagato dai lavoratori dell'Alitalia. Ciò determina un problema molto serio riguardo alla gestione della trattativa, perché le richieste dei piloti possono inficiare una gestione corretta dell'azienda: mi pare, infatti, che tali richieste siano esorbitanti e che cozzino con gli interessi generali del paese, per i problemi che possono aprire e per le dimensioni delle questioni che pongono. Pertanto, mi rendo conto che è diffi-

cile gestire la trattativa e che siamo in presenza di un danno notevole arrecato alla compagnia di bandiera.

Vorrei capire, inoltre, come il Governo intenda muoversi per quanto riguarda l'assistenza al volo. È infatti importante conoscere la posizione del Governo sulla possibilità che si avvii al più presto in Parlamento la discussione delle proposte di legge presentate da diversi gruppi parlamentari sulla riforma e la trasformazione della AAVTAG in società per azioni (ne abbiamo già discusso in Commissione). Mi pare che da parte del ministro vi sia un orientamento positivo, che noi apprezziamo, perché bisogna procedere in questa direzione, non solo per trasformare l'AAVTAG in società per azioni ma anche per concludere la fase della gestione commissariale, che mi pare non possa reggere a lungo la situazione attuale.

Per quanto concerne le gestioni aeroportuali, infine, vorrei sapere quali soluzioni il Governo ritenga di dover assumere riguardo all'imminente costituzione di società per azioni per la gestione dei servizi aeroportuali e al progressivo processo di privatizzazione di tali servizi: riteniamo che debbano essere individuate strutture di coordinamento e di controllo delle operazioni nei singoli aeroporti, sull'esempio di quanto è già stato sperimentato in altri paesi che hanno affrontato processi di questo tipo. Vorremmo chiedere al ministro se ritenga che si possa procedere alla privatizzazione senza individuare una autorità che sovrintenda a tale processo di privatizzazione.

Queste erano le considerazioni che volevo svolgere e le domande alle quali chiedo al ministro di rispondere. Ho apprezzato il modo in cui il Ministero dei trasporti ha affrontato i problemi sorti, ma chiedo che sulla questione Alitalia venga presa una chiara e precisa posizione che ci faccia comprendere in quale direzione si andrà nei prossimi mesi e quale destino avrà la compagnia di bandiera. In altre parole, vorremmo sapere se si punti ad avere una compagnia di bandiera all'altezza di quelle europee, ovvero si intenda avviare una fase di smembramento dell'A-

litalia, ipotesi questa che porrebbe diversi problemi, dei quali potremmo discutere.

ALBERTO BOSISIO. Signor ministro, desidero richiamarmi all'intervento dell'onorevole Bova, che condivido, ed in particolare alla richiesta di comprendere quale sia lo scenario futuro che il Governo ipotizza per l'Alitalia, se cioè debba essere una compagnia di bandiera oppure una compagnia tra tante altre, un vaso di cocco tra vasi di ferro.

Nelle bellissime riviste patinate della nostra compagnia di bandiera si afferma che l'Alitalia è prima in tanti campi e, tra questi, si cita la puntualità. Al di là dei discorsi formali, vorrei portare la mia esperienza del disservizio inaccettabile ed al livello di un paese del terzo mondo esistente sulla tratta Milano-Roma, che utilizzo in continuazione. Posso assicurare — in tal senso ho inviato comunicazioni molto dure al *management* dell'Alitalia — che sono in maggioranza i voli che portano un ritardo di oltre un quarto d'ora (in molti casi il ritardo supera la mezzora o anche l'ora) su una tratta di cinquanta minuti di volo effettivo. Spesso l'aereo parte in ritardo e molte volte ne accumula altro in volo, con costi di combustibile elevatissimi rispetto a quelli che si avrebbero se l'organizzazione fosse migliore. Tutto ciò avviene con un certo disprezzo per l'utente.

Non credo che la nostra compagnia di bandiera potrà diventare competitiva cambiando la struttura societaria o mettendo in atto quelle alchimie che siamo soliti vedere da sempre nel nostro paese: diventerà competitiva quando opererà in funzione della soddisfazione del cliente. Sulla tratta più importante d'Italia — non credo che il mio sia un discorso di carattere localistico, perché mi risulta che altri colleghi hanno fatto rimozioni per tratte relative ad altre aree del paese — sembra che l'Alitalia prima abbia scoraggiato le altre compagnie, operando praticamente in condizione di monopolio, e poi non renda un servizio all'altezza del suo ruolo.

Per quanto riguarda la questione della vertenza vorrei che fosse fatta chiarezza; mi risulta, tra l'altro, che i piloti siano

concordi, per quanto li riguarda, nel non ritenere troppo elevato il costo del lavoro, il quale sarebbe perfettamente allineato e anzi competitivo con quello di altre compagnie del mondo. I piloti lamentano invece il fatto che il costo del restante personale sia 2-3 volte superiore a quello delle altre compagnie, così come il numero degli addetti per aeromobile. Essi, infine, lamentano carenza di professionalità da parte del *management* Alitalia, valutazione che condivido. Se è vero che i piloti non vengono interpellati, neanche a livello consultivo, sulla scelta degli aeromobili, vuol dire che ci troviamo di fronte ad un distacco tra essi e il *management* della compagnia paragonabile a quello esistente tra *management* e utenti.

Peraltro, le risposte ricevute dal *management* confermano questa situazione, perché rispetto ad una serie interminabile di voli — di cui posso fornire adeguata documentazione, avendo registrato personalmente tutti i voli che ho compiuto nel mese di dicembre dello scorso anno — ho rilevato che i dati percentuali sulla puntualità e sui ritardi pubblicati sul bollettino *Alitalia news* sono diversi da quelli reali: in luogo dell'86 per cento di puntualità, dichiarato, i ritardi sono stati infatti del 90 per cento. Al riguardo, vorrei sapere con quali criteri e da chi vengano elaborate tali statistiche.

Le risposte che ho ricevuto — ripeto — hanno confermato i miei dati, con uno scostamento di pochi minuti; anche in questo caso, quindi, ho riscontrato poca professionalità e soprattutto mancanza di risposte adeguate. Sollecito pertanto il ministro affinché l'Alitalia fornisca risposte chiare e documentate.

GIORGIO VIDO. La discussione sta facendo emergere diversi problemi relativi al trasporto aereo in generale. Come è noto, è in atto un processo di ristrutturazione che interessa tutto il sistema del trasporto aereo: quindi, sia l'Alitalia sia i servizi a terra. È evidente che questa situazione di ristrutturazione dà luogo ad un periodo di conflittualità e, a mio avviso, il problema è quello di capire come essa

debba essere gestita. Siamo, infatti, in presenza di una conflittualità che è ai limiti della tolleranza, mentre, in futuro ci troveremo a gestire un sistema di trasporto aereo che avrà perso completamente la propria immagine ed una quota di utenza, le cui esigenze dovrebbero essere il fine ultimo della prevista ristrutturazione.

A mio avviso, la questione non è quella di individuare le procedure di raffreddamento della vertenza e le modalità per garantire i servizi minimi; purtroppo infatti abbiamo assistito a veri e propri scioperi selvaggi nell'ambito del trasporto aereo, al limite della legalità, che voglio segnalare all'attenzione del ministro.

Nelle ultime due settimane l'agitazione degli assistenti di volo, che ha interessato il servizio su Roma, si è concretizzata nel rallentamento delle procedure di atterraggio degli aerei, che sono rimasti in volo anche per 40 minuti, con rischi per tutto il servizio. Questo tipo di conflittualità deve essere controllato, istituendo un'autorità di vigilanza, oppure le autorità aeroportuali devono informare di ciò la magistratura.

Sappiamo di trovarci di fronte ad un processo di grande ristrutturazione nel settore dei trasporti e ad una conflittualità abbastanza forte, perciò devono essere introdotte regole precise per evitare situazioni come quella attuale.

Faccio questa denuncia perché si tratta di un fatto eclatante. Proseguendo su questa strada non ci troveremo nelle condizioni di dover ristrutturare ma in quelle di salvare il trasporto aereo.

In conclusione, desidero conoscere, signor ministro, quali provvedimenti si intendano adottare affinché non si vada al di là del normale iter conflittuale.

PRESIDENTE. Do ora la parola al ministro per la replica.

GIOVANNI CARAVALE, Ministro dei trasporti e della navigazione. Le domande che mi sono state poste e i problemi che qui sono stati sollevati sono molteplici e di rilevanza tale che non credo di poter rispondere in maniera esauriente nei pochi

minuti che ho a disposizione. Chiedo pertanto al presidente di valutare l'opportunità di prevedere un'altra riunione oppure la possibilità di inviare alla presidenza delle risposte scritte.

PRESIDENTE. Ritengo che entrambe le strade siano percorribili.

GIOVANNI CARAVALE, Ministro dei trasporti e della navigazione. In questa sede mi limiterò pertanto a fornire delle risposte *flash*.

In ordine alla vicenda dell'AAAVTAG ci stiamo impegnando per la sua trasformazione in società per azioni e, conseguentemente, per il superamento dell'attuale gestione commissariale. Per l'AAAVTAG, si pone anche un problema di rinnovo contrattuale; un problema estremamente delicato perché il settore riveste l'importanza che tutti conosciamo. Credo che questo sia un passaggio che dovrà essere compiuto senza alterare eccessivamente i vincoli di bilancio, senza cioè allontanarsi troppo dai parametri fissati per i rinnovi contrattuali nel settore pubblico. Mi auguro che le trattative in corso possano giungere in porto.

In ordine alle procedure di raffreddamento vorrei assicurarvi che non sto pensando ad alcun intervento di tipo autoritario bensì ad uno sforzo di coinvolgimento volontario delle organizzazioni sindacali. A tale riguardo dirò anzi che l'idea, in poche parole, è quella che una controversia sindacale invece di iniziare con la programmazione dello sciopero cominci con una trattativa, con degli incontri; lo sciopero, cioè, non dovrà essere l'atto iniziale di una controversia sotto la cui spada si debba procedere ai discorsi, alle trattative, agli incontri, ma semmai l'atto terminale, l'estrema *ratio* dopo il fallimento delle trattative. Ritengo che ciò possa contemperare — pur con tutta l'attenzione dovuta a materie che toccano libertà fondamentali come quella di sciopero — il diritto dell'utenza ad essere tutelata al pari dei diritti fondamentali delle organizzazioni sindacali che agiscono a difesa dei legittimi interessi degli iscritti.

A mio avviso, vi sono alcuni aspetti nei quali l'interesse degli utenti è stato colpito. Nell'ultima vertenza dei piloti c'è stato, per esempio, un intervento della commissione di garanzia prevista dalla legge n. 146 per chiedere il differimento della data dello sciopero, fissata inizialmente per un lunedì (si tenga conto che molte persone avevano già deciso di non servirsi dell'aereo in quella giornata). Ebbene, la data dello sciopero è stata fissata per il mercoledì successivo, con disagio aggiuntivo per coloro che pensavano di poter viaggiare nei giorni successivi al lunedì.

Credo che questo tipo di decisioni non faccia onore a nessuno e non porti da nessuna parte né contribuisca a realizzare quelle condizioni di pace sociale e di armonia che sono tra l'altro indispensabili affinché la nostra compagnia di bandiera rimanga attiva.

Domando: vogliamo rimettere in sesto la compagnia di bandiera, ripianarne i conti e ottenerne la ricapitalizzazione da parte dell'IRI? Questo è un punto essenziale. Sugli altri argomenti affrontati dai commissari intervenuti nel dibattito mi riservo, presidente, di esprimere le mie va-

lutazioni in occasione del prossimo incontro.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro per la sua disponibilità. Procederemo in tempi brevi a convocare la Commissione per una seduta da dedicare al seguito dell'audizione sulla situazione del trasporto aereo.

ANTONIO FONNESU. Presidente, vi sarà la possibilità di formulare ulteriori domande?

PRESIDENTE. Certamente, onorevole Fonnesu.

Il seguito dell'audizione del ministro Caravale sulla situazione del trasporto aereo è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 17,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 21,15.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO