

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 GIUGNO 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE UGO BOGHETTA

La seduta comincia alle 8,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che il gruppo dei deputati riformatori ha chiesto che la pubblicità della seduta sia assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale piloti aviazione civile (ANPAC) e dell'Associazione professionale piloti di linea (APPL).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale piloti aviazione civile (ANPAC) e dell'Associazione professionale piloti di linea (APPL). Sono presenti per l'ANPAC il comandante Augusto Angioletti, vicepresidente, ed il comandante Marzio Tiezzi, responsabile delle relazioni esterne, mentre l'APPL è rappresentata dal comandante Arturo Radini, presidente, dal comandante Enzo Crucianelli, segretario di direttivo, dal primo ufficiale Giovanni Falloppa, responsabile delle relazioni esterne e membro del consiglio nazionale, e dal primo ufficiale Paolo Bontempi, membro del consiglio nazionale.

Saluto i nostri ospiti e li informo rapidamente. Stiamo svolgendo questa indagine conoscitiva sul piano di riassetto del-

l'Alitalia, che peraltro abbiamo avuto il piacere di ricevere l'altro ieri dall'azienda, per cui molti di noi (ma parlo soprattutto a titolo personale) non sono stati in grado di farne un'analisi approfondita. È quindi importante l'audizione odierna, anche per conoscere, in merito al piano presentato, l'opinione di chi vive come soggetto attivo le politiche dell'azienda, di chi gira il mondo e quindi ha la possibilità di confrontarsi con altre realtà.

Pur riservandomi di intervenire successivamente, intendo affrontare subito due questioni emerse nel corso dell'audizione dei rappresentanti dell'Alitalia. Rispetto all'impostazione dei piloti, vi sono alcuni punti importanti che l'Alitalia ha contestato e su cui sarebbe interessante un approfondimento da parte vostra in questa sede.

Il primo aspetto riguarda la parte retributiva, che per l'Alitalia costituisce uno dei punti essenziali di un piano di risanamento che dovrebbe comportare, a quanto si dice, un contenimento dei costi di 600-700 miliardi. Di questi, circa 200 dovrebbero provenire dalla diminuzione del costo del lavoro, ottenuta - come afferma l'Alitalia - con la chiusura dei contratti degli assistenti di volo (anche se al riguardo vi sono state vivaci battute durante l'audizione) e di quello dei piloti; 200 verrebbero dal ridisegno della rete ed ulteriori 200 dalla riduzione di costi generali. Tale aspetto non è fondamentale ai fini del piano di risanamento, perché la somma in questione rappresenta un sesto dei risparmi economico-finanziari previsti, che consistono in una parte del piano di risanamento; infatti il risparmio economico-finanziario costituisce soltanto una parte

del piano di risanamento, anche se significativa.

La seconda questione, di cui si è parlato sui giornali e sulla quale si sono registrate contestazioni, riguarda la partita delle cosiddette terziarizzazioni con riferimento prima di tutto al « volato » acquisito da terzi. I rappresentanti dell'Alitalia nel corso dell'audizione hanno affermato che nel 1993 le ore volate sono state 431 mila, di cui 396 mila svolte all'interno e 35 mila acquisite da terzi, pari all'8,1 per cento. L'Alitalia ha poi osservato che nel 1995 vi saranno 456 mila ore volate, di cui 419 mila all'interno e 35.900 all'esterno (quindi il rapporto si è ridotto, passando dall'8,1 al 7,8 per cento) mentre per il 1996 è prevista un'ulteriore riduzione al 7,1 per cento, considerando però Avianova come parte del gruppo. Credo che anche questo aspetto importante debba essere approfondito.

Ho posto tali questioni per inquadrare alcuni punti che sono stati posti alla nostra attenzione, oltre ovviamente al complesso del piano che comporta per lo Stato e per la collettività sacrifici ed impegni notevoli.

Do ora la parola ai nostri ospiti per una introduzione.

AUGUSTO ANGIOLETTI, *Vicepresidente dell'ANPAC*. Innanzitutto vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene concessa. Divideremo gli interventi sulla base dei temi da affrontare. Io parlerò dell'impostazione generale anche con riferimento agli aspetti contrattuali sui quali sono stati chiesti chiarimenti. Successivamente il comandante Radini, presidente dell'APPL, tratterà più specificamente il profilo relativo alla sicurezza del volo e gli aspetti strutturali di riorganizzazione, che sono fondamentali per una compagnia di bandiera quale l'Alitalia.

Innanzitutto vorrei fare una brevissima introduzione dicendo che purtroppo, come spesso accade, abbiamo incontrato difficoltà nel portare all'esterno, verso gli ascoltatori, le istituzioni e l'opinione pubblica, i problemi che riteniamo l'Alitalia abbia in questo momento, perché come sa-

pete, per i noti avvenimenti di qualche tempo fa, abbiamo subito una sorta di attacco molto violento che riteniamo possa aver contribuito a diminuire la forza dei contenuti che già da tempo portiamo avanti.

Tempo fa siamo già intervenuti in questa sede ed abbiamo parlato con il presidente Perticaro accennando alla complessità dei problemi. In questo momento stiamo dedicando particolare attenzione alla riorganizzazione ed alla ristrutturazione dell'azienda. Nonostante l'accusa, che ci viene rivolta da più parti, di avere come interesse prioritario e fondamentale quello relativo agli aspetti contrattuali (ragione per la quale siamo considerati corporativi), posso dire che questi ultimi hanno per noi una valenza assolutamente secondaria. Del resto, è evidente che i contratti sono strutturati in un certo modo piuttosto che in un altro a seconda del tipo di azienda cui si riferiscono. Oggi sappiamo che tipo di azienda abbiamo ma non quello che avremo: è evidente, quindi, come questo elemento sia notevolmente condizionante.

Con riferimento alle indagini alle quali sta procedendo la magistratura a proposito della cosiddetta rivolta dei piloti e della ormai famosa questione delle malattie, credo che al Parlamento interessi sapere che, fin dal primo momento in cui abbiamo acquisito dati certi, abbiamo accusato l'azienda - e continuiamo a farlo - di aver contribuito in maniera sostanziosa a fare in modo che un certo tipo di assenteismo, di dimensioni sicuramente superiori rispetto alla normalità, abbia avuto un peso determinante nel mettere in atto una vera e propria serrata, dalla quale sono scaturite le reazioni dell'opinione pubblica. A tale riguardo, abbiamo presentato un esposto alla magistratura ed attendiamo l'esito delle indagini. Siamo convinti che vi sia stata un'amplificazione della situazione al fine di svuotare di forza le questioni che intendiamo porre sul tappeto.

Riservandomi di affrontare in seguito il discorso sugli aspetti retributivi (non è assolutamente mia intenzione tralasciarli,

ma credo sia opportuno approfondire preventivamente una serie di altre questioni), vorrei soffermarmi sui motivi che ci inducono a contestare il piano. Consideriamo le iniziative che l'azienda sta ponendo in essere nell'ambito del piano biennale, cioè di un programma a breve termine, non idonee a conseguire quei risultati positivi che potrebbero portare l'azienda già a fine anno – così come immagino che l'amministratore delegato e il presidente abbiano dichiarato – in una condizione di sostanziale pareggio. A maggior ragione, crediamo che entro il prossimo anno non sarà possibile recuperare le situazioni negative, la cui soluzione dovrebbe portarci all'inizio del 1997 ad avere una compagnia sostanzialmente più solida, con livelli di efficienza diversi da quelli attuali e con tassi di sicurezza più elevati, in definitiva un'azienda in grado di assicurare un prodotto che si venda meglio e, soprattutto, una presenza sul mercato che la metta in condizioni di difendersi dalla deregolamentazione che sarà introdotta, come voi sapete, a partire dal mese di aprile 1997.

Il clima in azienda è pessimo. Sapete bene che si tratta di un'azienda di servizi e che, come tale, ha nel personale il suo patrimonio. Non produciamo frigoriferi che poi conserviamo in attesa di tempi propizi per la vendita: l'elemento fondamentale del trasporto aereo è dato dai passeggeri e, quando questi ultimi cominciano a venire meno, vi è la possibilità che non li si recuperi più. Il clima all'interno dell'azienda – ripeto – è pessimo perché le strategie di relazioni sindacali e con il personale sono state condotte in maniera negativa. Del resto, è un dato noto a tutti che non vi sia una sola organizzazione sindacale che si sia dichiarata d'accordo con il piano Schisano. Qualcuno potrebbe pensare che l'amministratore delegato abbia finalmente detto le cose che si sarebbero dovute affermare da anni e che questo ha portato alla rivolta nell'ambito dell'azienda. In realtà, non è così. Senza voler parlare retoricamente di identificazione con la missione aziendale, non posso tuttavia non rilevare come le categorie – non parlo soltanto dei piloti – abbiano lavo-

rato e, in qualche modo, sia pure in situazioni difficili sotto il profilo economico e dell'assetto della flotta, siano riuscite a tenere il passo.

Nell'ultimo anno la situazione è degenerata anche perché sono stati realizzati interventi strutturali che hanno messo l'azienda in condizioni di non avere più la capacità di organizzarsi e di creare efficaci condizioni di operatività. Un tempo l'azienda si basava su un'organizzazione divisionale, così come era stato deciso dal presidente Verri e confermato dal presidente Bisignani. L'amministratore delegato, in soli tre mesi, ha modificato l'assetto della struttura, per cui oggi vi sono circa diciotto enti, posti tutti allo stesso livello seguendo un criterio all'americana, che riferiscono direttamente all'amministratore delegato (il quale dovrebbe rappresentare l'unico elemento di sintesi). Si tratta di una situazione nuova se riferita ad un'azienda di trasporto aereo, anche perché – lo ricordo – l'amministratore delegato proviene da un'azienda di computer e, per quanto possa essere un abilissimo manager, non ha alcuna esperienza di trasporto aereo. Peraltro egli ha collocato in posizioni chiave uomini provenienti da realtà (informatica o grande distribuzione) che nulla hanno a che vedere con il settore specifico. Vi sono inoltre vecchi dirigenti coinvolti in una gestione negativa che aveva condotto al mutamento del vertice i quali continuano a ricoprire posizioni importanti. Sono stati esodati settanta dirigenti ed a nostro avviso si è realizzato un tipo di rinnovamento « con l'accetta »: ci si è privati di potenzialità e di esperienze importanti per l'azienda per cui oggi mancano persone capaci ed esperte da destinare all'assolvimento di compiti essenziali.

Quanto all'organizzazione di base – mi riferisco, in particolare, ai tecnici di terra, i quali, come sapete, presiedono non soltanto alla manutenzione dell'aeromobile ma danno anche in consegna al comandante l'aeroplano dopo averne accertate le condizioni di efficienza – anche in questo caso, giustificando l'iniziativa con la necessità di conseguire l'obiettivo di un'economia dei costi di lavoro, si è riusciti nell'in-

tento di prepensionare le componenti più anziane ed esperte. Ciò ha creato un problema enorme, sul quale si soffermerà il comandante Radini, dal momento che un settore fondamentale della sicurezza dell'azienda è stato privato di energie capaci ed esperte.

Ho citato una serie di esempi volti a far comprendere in che modo si sia agito in un'azienda che dovrebbe avere come obiettivi quelli di garantire la sicurezza del volo e la qualità del servizio e che quindi avrebbe dovuto considerare con maggior attenzione lo sviluppo del modello organizzativo.

È probabile che l'amministratore delegato abbia riferito in questa Commissione di come l'azienda stia cercando di consolidarsi e rafforzarsi sui mercati e che per realizzare questo obiettivo abbia utilizzato quel 7 per cento di terziarizzazione dichiarato nel 1995, di cui adesso parlerò.

Riteniamo che anche sulla rete l'azienda stia commettendo errori importanti, dal momento che le prime dichiarazioni dell'amministratore delegato, proprio in questa sede, non hanno interessato la difesa del mercato nazionale, probabilmente perché tutto proteso ad illustrare la posizione dell'Ansett, la necessità di modificare flotta e struttura nell'area intercontinentale. Oggi, invece, ha cominciato ad affrontare, sia pure con grande ritardo, come abbiamo appreso dopo l'audizione in questa Commissione, la questione del mercato Italia, che sarà il primo ad essere assaltato – consentitemi l'uso di tale termine – nel 1997. Il mercato Italia va rafforzato, necessita di una nuova rete, perché esistono aree di sofferenza al sud ed al nord d'Italia: nel settentrione esiste il problema dell'aeroporto di Malpensa; nel meridione quello di aeroporti che non hanno la necessaria congruità strutturale e soprattutto non sono in grado di rafforzare linee importanti che potrebbero portare il mercato delle città, con un buon livello di economia, nei famosi *hub* (oggi limitati a Roma-Fiumicino, domani ci auguriamo anche a Milano-Malpensa) abilitati a trasportare i passeggeri in Europa e nel mondo.

La nostra azienda perde una buona quota di traffico nel nord Italia, perché gli utenti preferiscono volare con le linee Swissair, British Airways, addirittura con Delta e per andare oltre oceano non utilizzano gli aerei Alitalia. Questo si chiama « fideraggio », cioè mancanza di una *navette* che consentirebbe al passeggero italiano – parlo del mercato *outgoing* – di utilizzare il vettore Alitalia.

La difesa del mercato Italia andava affrontata prima; oggi siamo addirittura riusciti a diminuire gli indici di puntualità sulla tratta Roma-Milano. Da una parte si dichiara che il mercato Italia si sta difendendo, dall'altra i pochi risultati conseguiti potrebbero assumere una connotazione negativa. Nel 1992-1993 avevamo raggiunto indici elevatissimi di puntualità sulle reti nazionali nelle prime tre compagnie IATA. Oggi – vi prego di verificare – la tratta Roma-Milano, che cito non a caso, essendo la dorsale fondamentale, registra indici di puntualità veramente al di sotto di quelli che potrebbero essere conseguiti.

PRESIDENTE. Perché accade questo?

AUGUSTO ANGIOLETTI, *Vicepresidente dell'ANPAC*. Innanzitutto perché viene attuata la cosiddetta rotazione delle macchine; sempre a causa di un taglio indifferenziato dei costi, i risparmi sono stati realizzati a scapito della rete organizzativa, in particolare del personale che in pratica autorizza l'idoneità al volo degli aeroplani. Mi riferisco alle strutture di terra: è vero che esse sono aeroportuali, ma è altrettanto vero che SEA e Aeroporti di Roma sono aziende in cui l'Alitalia è presente non soltanto in termini di partecipazione azionaria, ma anche di indirizzi. Infatti, l'azienda impartisce direttive ed organizza tali società, che rappresentano il *core business* di un discorso più ampio. Quindi, è inutile fare lo scaricabarile delle responsabilità, che sono da addebitare all'Alitalia, al cui interno esistono direzioni preposte a dare indicazioni precise ad Aeroporti di Roma, affinché proceda in una determinata maniera.

In secondo luogo, il problema riguarda i tecnici di terra; oggi, molto spesso, il comandante attende circa 30 minuti prima che il tecnico arrivi con il cosiddetto libro di ferro (vi riferisco fatti veri, anche se possono sembrare ridicoli) ed autorizzi l'idoneità al volo dell'aeroplano. I motivi per i quali bisogna attendere il suo arrivo derivano dal fatto che i tecnici di terra abilitati a rilasciare la certificazione e la firma sono pochi (molti sono andati in pensione) ed ubicati in una palazzina. I tecnici più giovani non sono autorizzati a rilasciare tale certificazione e si limitano a riscontrare le condizioni dell'apparecchio; dopo di che devono recarsi dal collega anziano nella suddetta palazzina con il libro di ferro. Esiste, quindi, una sorta di rapporto fiduciario tra il tecnico anziano e quello giovane. Questo significa che sotto l'aereo fermo in pista non vi è più il tecnico che lo prende in consegna, esegue i controlli ed affida il libro di ferro al comandante. Tali passaggi possono sembrare una sciocchezza, sono invece fasi delicatissime perché da esse deriva tutta una serie di inefficienze. Innanzitutto perché molto spesso l'aeroplano parte in ritardo; in secondo luogo il rapporto fiduciario, che prima intercorreva tra il tecnico ed il comandante, oggi coinvolge una terza persona che fisicamente non è presente. Frequentemente siamo costretti a chiamare l'addetto, che arriva con un notevole ritardo, per risolvere questioni importanti da cui derivano determinate responsabilità.

Un problema specifico riguarda le modalità con le quali l'azienda ha cadenzato gli orari dei voli e l'integrazione degli equipaggi (comandante, pilota e assistenti di volo) nell'ambito della giornata; poiché la loro presenza è particolarmente concentrata - sempre per la famosa ragione di realizzare economie di costi - basta il ritardo dell'equipaggio della mattina, che deve effettuare quattro voli nell'arco della stessa giornata, perché, su una struttura poco efficiente, si registrino ritardi in partenza che non vengono più recuperati nei voli successivi. Dal momento che la rotazione è di quattro voli nazionali, il fenomeno si amplifica e, al termine della gior-

nata, l'equipaggio ha lavorato un'ora e mezza in più - questione non di grande importanza - ma il ritardo di 15-30 minuti viene trasferito sui voli successivi. Questo esempio, forse superficiale, è utile per far capire qual è il meccanismo che provoca tanti ritardi.

Il discorso fondamentale tuttavia riguarda il trasporto aereo che oggi in Italia sta ottenendo una espansione probabilmente inaspettata; gli indici di aumento delle condizioni del mercato evidenziano opportunità irripetibili visto che l'Alitalia opera in una situazione di oligopolio se non ancora di monopolio. Nel 1997 si deciderà chi occuperà determinate fette di mercato; ecco perché è importante insistere e presidiare il mercato fortemente e non perdere le possibilità offerte.

Per operare in questa direzione l'azienda deve vantare una certa efficienza, che in questo momento non ha per le ragioni che ho illustrato e per un altro motivo fondamentale. Bisognava, infatti, ridisegnare la rete in termini commerciali, elaborare un piano di flotta valido, che consentisse di disporre di aeroplani giusti sulle linee giuste, ed accelerare le nuove direttrici, che ancora oggi stiamo attendendo, per poter dimostrare nel 1997 di possedere e gestire una determinata linea, imponendo così ad altri interlocutori di avere un rapporto con la nostra azienda, perché, com'è noto, ogni direttrice non utilizzata per il volo è un'opportunità persa.

Di fronte a questa prospettiva l'amministratore delegato ritiene di dover presidiare i mercati convenienti. Il suo è un argomento valido, ma siamo in presenza della crescita del trasporto e della costituzione di compagnie che nascono in brevissimo tempo, le quali, con soli due aeroplani - non si sa come - riescono ad effettuare un certo traffico e quindi a sopravvivere.

L'Alitalia detiene quasi il 100 per cento del sistema biglietti nel nostro paese ma la rete di acquisto del portafoglio biglietti, cioè quella di *ticketing*, ed il sistema di vendita dell'immagine sono ormai obsolete.

Come sapete, nell'area della rete oggi si decidono alcune importanti terziarizzazioni; non vogliamo sostenere che non si debba procedere in tal senso se la terziarizzazione è conveniente, ma non si può intervenire soltanto con il taglio dei costi, perché esso deve contestualmente essere accompagnato da una maggiore efficienza, che oggi si traduce soltanto nel presidio di quell'area. L'utente deve convincersi che la nostra azienda è più efficace ed efficiente ed è conveniente acquistare il suo biglietto.

Il livello dei prezzi è abbastanza livellato, tranne alcune occasioni concesse da compagnie particolari. L'interesse dell'utente è di prenotare con estrema facilità e, quindi, si rivolge alla rete che è in grado di garantire collegamenti tra un volo e l'altro: il passeggero avverte questo tipo di necessità che, al momento, non viene soddisfatta. Forse con la terziarizzazione la situazione potrebbe peggiorare: non è un'area che noi presidiamo, in ordine alla quale abbiamo elementi di certezza, ma ci è stato riferito che le cose non stanno andando bene.

Passando ad un altro aspetto sul quale intendo soffermarmi, devo rilevare che nel piano di risanamento dell'azienda vi è una condizione, di cui l'amministratore delegato vi ha probabilmente parlato, che è quella cosiddetta di emergenza: in sostanza, si afferma che occorre superare il biennio 1995-1996 perché poi nel 1997 saremo « più belli e più forti che pria », cioè riprenderemo il mercato. Tuttavia, non può essere così, perché si dovrebbe già spiegare che cosa si intenda fare nel 1997. Manca invece invece il riferimento ad aree importanti nel periodo 1995-1996: mi riferisco allo sviluppo delle famose *low cost*, ossia delle compagnie che in qualche modo costerebbero di meno, alla loro armonizzazione con l'Alitalia, all'utilizzo delle compagnie collegate, cui non si accenna all'interno del piano, anche se in realtà vi sono la Malev, per la quale sono stati spesi centinaia di miliardi, l'Eurofly, l'Air Europe (che comunque è una compagnia partecipata, con patti parasociali

molto forti, quindi in qualche modo condizionata dall'Alitalia) ed infine l'Avianova.

Nel piano si fa riferimento agli aeromobili e non alle compagnie né si parla della loro utilizzazione nel breve periodo e soprattutto di come si dovrebbero presidiare i mercati nel lungo termine. Di qui discende, a nostro avviso, il ricorso all'esternizzazione dell'attività. L'amministratore delegato ha citato alcune cifre che noi contestiamo perché disponiamo di dati diversi; il problema, tuttavia, non risiede nel fatto di trovarsi di fronte a un 7 o un 15 per cento, bensì in un altro aspetto: l'amministratore delegato, non disponendo di un piano certo, porta avanti un discorso in cui rileva che comunque gli conviene investire in una compagnia della quale affittare gli aeromobili e gli equipaggi, per la quale non è necessario alcun tipo di struttura propria; egli sostiene che si dovrebbe fare questo tentativo (attualmente sono uscite dall'azienda 50 mila ore di volo) e, se in futuro ci si accorgerà che tale strategia non è conveniente, poiché non sono stati effettuati investimenti permanenti, si potrà finire di pagare i noleggi oppure si corrisponderanno le penali per la rescissione anticipata del contratto e sarà possibile recuperare in fretta. Questo, però, è un errore strategico: se l'amministratore delegato effettua scelte sapendo già che esse possono essere sbagliate (quindi, in qualche modo si premunisce), ciò significa che, qualora egli dovesse accorgersi che una determinata operazione di mercato è stata fallimentare, non potrà tornare indietro perché nel frattempo il mercato sarà andato avanti. Ne conseguirà che qualcun altro avrà agito in maniera diversa e sarà entrato in quelle rotte.

Spesso l'amministratore delegato si difende affermando che altre compagnie hanno effettuato operazioni di quel tipo, ma in realtà non è vero. È noto, per esempio, che fino a due anni fa la Lufthansa aveva bilanci disastrosi, mentre lo scorso anno la sua situazione è migliorata e quest'anno chiuderà in attivo, ma non si può dimenticare che quella compagnia ha aumentato del 24 per cento il «volato». Quindi, se è vero che essa ha concluso

un'operazione molto importante con la Lauda Air, è altrettanto vero che quest'ultima rappresenta una piccola parte di un'espansione molto cospicua che la Lufthansa ha operato nel mondo. Oggi tale compagnia è in condizione – lo sarà certamente nel 1997 – di portare avanti l'operazione che dovrebbe essere condotta dall'Alitalia (mi riferisco agli accordi commerciali), ossia concludere patti di alleanza – potremmo definirli patti di non belligeranza – da pari a pari con un'altra grande compagnia aerea europea. Per procedere in questa direzione occorre avere dimensioni adeguate e disporre di condizioni di struttura e di organizzazione tali da rendere impossibile, per così dire, che il pesce grande mangi quello piccolo.

L'Alitalia non è in queste condizioni, mentre dovrebbe esserlo; altrimenti, perché al momento non conclude accordi commerciali se non con la Continental e la US Air, ossia con compagnie piccole? Ciò dipende dal fatto che la stessa Alitalia non è in condizione di stipulare accordi con le grandi compagnie, perché queste ultime ricercano la stabilità, l'efficienza e l'organizzazione: per esempio, quando la Lufthansa si accorda con un'altra compagnia, sfrutta la rete organizzativa di quest'ultima; se però tale rete è inefficiente, la Lufthansa non conclude l'accordo con quella compagnia. È quindi fondamentale l'efficienza del sistema, che attualmente manca all'Alitalia.

Nel piano si sostiene la necessità prevalente di incidere sui costi del lavoro, che sono certamente importanti (il presidente ha fatto un accenno al riguardo e tra breve mi soffermerò, a conclusione del mio intervento, sulla parte retributiva) ma tutte le altre aree non sono state assolutamente toccate in maniera radicale dallo stesso piano di risanamento: nell'ambito di quest'ultimo si parla soltanto di come ridurre i famosi costi fissi diretti e non di come agire negli altri comparti. Una delle voci più rilevanti è costituita dai costi commerciali, nella cui area (che costituisce la seconda voce, quanto ad importanza, nel bilancio dell'azienda) non è stato effettuato alcun intervento: non è stato modifi-

cato nulla sulla rete degli agenti, sulle provvigioni e sulla distribuzione del prodotto, né a livello di organigramma né sul piano operativo nelle varie basi. Intendiamo sottolineare questo aspetto, anche perché possiamo constatarlo direttamente. Quindi, anche se quella in questione è un'area importante, non si prevede alcuna variazione. Occorre altresì tenere presente che, se è vero che il fatturato sta aumentando, ciò sta avvenendo in linea con l'aumento dei costi commerciali; ne consegue che praticamente non si è ottenuto alcun risultato.

Partendo da questa valutazione, rileviamo che, anche portando avanti un intervento sul costo del lavoro, che pure riconosciamo come necessario (entrerà ora nel dettaglio), a fine anno l'azienda non si troverà in una situazione migliore di quella attuale. Ricordo che essa ha 280 miliardi di mezzi propri e a fine anno raggiungerà i 4.700 miliardi di indebitamento: si tratta di un rapporto tra mezzi propri e indebitamento unico al mondo per una compagnia aerea. Qualcuno potrà osservare che l'IRI provvederà ad una ricapitalizzazione e che tenterà di « ammorbidire » tale rapporto, ma comunque la situazione non tenderà a migliorare. Occorre allora recuperare in aree fondamentali: ho citato quella dei costi commerciali, nella quale nessuno per ora è intervenuto in maniera radicale (non ne conosciamo i motivi) e sicuramente si dovrà seguire l'esempio delle altre compagnie.

Passando alla questione del costo del lavoro, quindi alla parte contrattuale (quella relativa ai piloti è una quota importante del costo del lavoro dell'Alitalia), vorrei riferire – perché altrimenti siamo sempre accusati di fornire dati di parte – quanto l'Alitalia ha scritto a pagina 22 del proprio piano di ristrutturazione, che è stato consegnato all'IRI e che mi auguro sia stato inviato in copia anche alla Commissione trasporti. Per quanto riguarda i costi del lavoro, che sono quelli cosiddetti fissi diretti, a pagina 22 del piano – come dicevo – viene effettuata una distribuzione tra le due categorie che in termini di qualità costano di più all'azienda: mi riferisco

ai piloti e agli assistenti di volo. Si dovrà poi effettuare un'analisi anche sui dipendenti di terra, per i quali il problema riguarda non la qualità della retribuzione ma la quantità degli organici; evidentemente, il costo maggiore è causato dal fatto che forse vi sono più dipendenti di quelli che sarebbero necessari. Poiché mi sembra assurdo che oggi in Italia si possa pensare a tagli drastici, probabilmente quel tipo di espansione in termini di ore di volo potrebbe comportare la rioccupazione efficiente di chi oggi probabilmente non sta producendo.

Vorrei ora entrare nel dettaglio del *fly deck*, che comprende i piloti e i tecnici di volo; quanto ai piloti, la misura del relativo costo è pari al 7,7 per cento, a fronte dell'obiettivo dichiarato nel piano del raggiungimento della compagnia contraddistinta dal costo minore in Europa (*low cost carrier*), ossia la KLM, in cui la suddetta quota è pari al 7,1 per cento. Questo dato si è modificato perché, come vi è stato certamente riferito, sono intervenuti 180 pensionamenti – sottolineo che non si tratta di prepensionamenti – di persone che hanno deciso, senza alcun onere aggiuntivo per l'azienda, di lasciare il servizio. Si trattava ovviamente dei dipendenti più anziani, quelli che avevano diritto alla pensione o che avevano già raggiunto limiti vicini al massimo pensionabile, che quindi usufruivano di una retribuzione molto elevata. Proprio per tale ragione la quota cui facevo riferimento è scesa al 7,3 per cento, in quanto è intervenuto un ringiovanimento dell'organico. Se fossero effettuate assunzioni nel breve periodo (le aspettiamo dallo scorso mese di ottobre), secondo la proiezione aziendale, la suddetta quota dovrebbe aggirarsi attorno al 7,1 per cento.

Non per fare polemica, ma perché occorre riconoscere la realtà, devo rilevare che la quota relativa agli assistenti di volo si colloca attorno all'11,2 per cento, a fronte di un obiettivo di riferimento del 6,5 per cento; si registra quindi una differenza del 40 per cento. È chiaro che occorre verificare dove sia l'area dei costi in termini di assoluto non possibile riferi-

mento con le altre compagnie aeree. Sotto questo profilo bisogna agire; l'amministratore delegato vi avrà forse risposto di aver realizzato alcuni interventi: ma, si badi, l'11,2 per cento è quanto è stato messo a piano successivamente agli interventi stessi. Ora, noi non affermiamo che occorre togliere a questo o a quell'altro; vi stiamo unicamente esponendo la situazione, perché poi si legge sui giornali che i piloti italiani sono i più pagati del mondo insieme con gli assistenti di volo. Gli oneri retributivi riguardanti i piloti italiani sono allineati con la media europea a parità di ore di volo e con una retribuzione inferiore; ciò perché noi scontiamo, ovviamente, gli oneri aziendali, che dobbiamo scontare tutti perché rientrano nel sistema paese. Vi sono poi gli assistenti di volo – 5 mila unità – che percepiscono emolumenti superiori del 40 per cento alla media europea. Quindi, ragioniamo tutti su tale aspetto; evidentemente si comprende, in termini di costo del lavoro, in quali aree occorra agire.

Torno ora sulla questione delle assunzioni. Faccio presente che l'azienda, per cercare di esercitare pressioni quanto al contratto dei piloti, avrebbe dovuto assumere, da ottobre, circa 500 persone in due anni e mezzo; siamo a giugno, nel periodo estivo, e l'azienda ha 80 equipaggi in meno, vale a dire 160 persone. Metterà due aeromobili A321 dal costo sbalorditivo al prato, perché non ha equipaggi per farli volare, e sarà costretta a cedere ancora attività all'esterno, al di là di ciò che sostiene, perché non dispone di organici per far fronte alle stesse. Non si è mai posto in alcuna azienda di trasporto aereo il ricatto: se qualcuno non firma il contratto, io non assumo. È un controsenso: la categoria dei piloti è sotto organico, questo personale serve per coprire le linee che già avevamo e, in più, altre linee se si vuole realizzare lo sviluppo. Non siamo noi a chiedere le assunzioni; queste sono necessarie, a meno che l'azienda non voglia, appunto, distribuire ad altri operatori talune attività di volo.

Con il presidente avevamo già osservato che, in merito all'operazione Ansett, non è

stato conseguito un risparmio effettivo; quest'ultimo è stato ottenuto perché è stato utilizzato il 767, che l'azienda non possedeva, e perché le retribuzioni degli assistenti di volo risultavano in quel contesto ridotte nella misura del 40 per cento. Si consideri, però, che i piloti non comportano oneri inferiori a quelli relativi ai colleghi dell'Alitalia, perché un pilota Ansett guadagna 10.700 dollari netti, tutto compreso. Un comandante della compagnia di bandiera non percepisce assolutamente una retribuzione di tale livello; quindi, il risparmio, certamente, è stato conseguito perché si è impiegata una macchina giusta (che tuttavia l'Alitalia avrebbe potuto inserire nella flotta) e perché, come ho detto, gli emolumenti degli assistenti di volo erano ridotti. Questo è il meccanismo, il resto non sta né in cielo né in terra, e i numeri lo dimostrano.

Concludo soffermandomi sulla parte retributiva. Noi ci troviamo attorno ad un tavolo, signor presidente, che in questo momento è a palazzo Chigi. Io qui sto parlando con il Parlamento, non con il Governo, ed ho bisogno di dare un messaggio chiarissimo. Praticamente, ci stanno chiudendo in una trattativa nella quale non si può parlare di piano perché ci è stato impedito; è stato detto che questo è un problema del Presidente del Consiglio. Quindi, a noi è stata tolta la dignità di rappresentatività sindacale, di poter discutere del piano e della ristrutturazione. Vogliono farci parlare soltanto del contratto; non siamo dunque noi a voler trattare solo questo aspetto, e faccio un esempio. I commissari conoscono il problema dell'Avianova. Per la società dovranno volare molti Fokker 70. Noi abbiamo accettato il concetto perché l'Avianova ha costi inferiori a quelli dell'Alitalia e nessuno lo mette in discussione. Sappiate, però, che tale società non ha un contratto; attualmente essa impiega pensionati, sono stati posti in essere contratti *ad personam*, ma la compagnia è a partecipazione statale: ebbene, esiste un contratto collettivo nazionale di categoria per piloti dipendenti da società di navigazione aerea a partecipazione statale. Ora, noi abbiamo dichia-

rato di essere assolutamente disponibili a far sì che il pilota in servizio presso l'Avianova comporti costi inferiori a quelli relativi al collega dipendente dall'Alitalia; lo abbiamo messo nero su bianco, lo abbiamo detto a tutti: però, va firmato un contratto. Il sottosegretario Cardia ci ha risposto che la questione non fa parte della trattativa, che essa dovrà essere discussa in altra sede. Allora, io mi chiedo: l'interesse del Governo, visto che l'amministratore parla di gruppo, è di avere un discorso conclusivo di considerazione di tutti gli aspetti (e quindi di tutte le compagnie del gruppo) o quello di risolvere, oggi, il problema Alitalia e di avere di fronte, domani, il problema Avianova? Ci è stato detto che, nell'ambito della trattativa, noi non avremmo potuto discutere questo tema, così come ci è stato detto, d'altronde, che non avremmo potuto parlare di ristrutturazione. Si chiede uno scambio di produttività. I commissari sanno che sul tavolo vi sono 180 miliardi di risparmi; l'azienda ha fatto presente che gliene occorrono 100. All'inizio, noi avevamo dichiarato – nonostante partissimo da una condizione di costo che è quella che si vorrebbe (i dati di piano lo confermano) – di essere disponibili ad operare uno scambio di produttività non tradizionale, nel senso di dare 180 miliardi e di chiedere una parte cospicua – il 50 per cento, per essere chiari – a titolo di aumento retributivo, da scaglionare tra il 1996 e il 1997. Poi, evidentemente, si sarebbero dovuti riprendere gli aspetti relativi al piano, e così via. Ora, però, questo discorso per noi è molto difficile. Come ripeto, ci è stato impedito di parlare di piano: non possiamo dunque avere quel tipo di coinvolgimento. Nel passato sono state compiute scelte sbagliate di flotta, di organizzazione; esiste il problema dei tecnici di terra, del lavoro intorno all'aeromobile: al riguardo noi vogliamo poter essere consultati, anche eventualmente per i profili professionali, e decidere. Il presidente dell'IRI in persona ed il sottosegretario di Stato alla Presidenza del consiglio ci hanno detto di dimenticare qualsiasi tipo di codeterminazione; al massimo, l'azienda può svolgere con noi ruoli

di carattere informativo. Se fino ad ora l'azienda avesse operato bene, saremmo sciocchi ad avanzare richieste in tal senso; ma ha agito male. Allora, a quale contratto stiamo partecipando?

Dirò di più. Noi abbiamo anche sostenuto che lo scambio di produttività – importante, fondamentale, per l'azienda – va utilizzato; dunque bisogna saperlo impiegare. Sulla base dell'attuale organizzazione, noi siamo convinti che, nonostante lo scambio di produttività, che viene considerato indispensabile, arriveremo alla fine del 1995, al 1996, in condizioni di non ripresa se non saranno effettuati interventi radicali nelle altre aree. Abbiamo allora detto: poiché riteniamo che tutto ciò sia molto complicato e poiché qualche sindacato confederale (lo ricordo senza alcun tono polemico) ha osservato che gli scambi di produttività finiscono sempre in perdita per l'azienda, noi non vogliamo quegli aumenti retributivi, se questo è il problema. Sottoscriviamo un contratto come alternativa ad un discorso che non è chiaro, che nessuno sta chiarendo, che il Governo non intende chiarire, perché si ha l'impressione che l'esecutivo voglia arrivare più in fretta possibile a liberarsi del problema, non a comprenderne i termini (ammesso che dietro non vi siano linee che non ci vengono manifestate e che, evidentemente, vanno in direzione opposta a quella da noi auspicata). Noi siamo, comunque, per una compagnia di bandiera; abbiamo dunque espresso la seguente posizione: stipuliamo un contratto secondo i termini dell'accordo interconfederale del luglio 1993, quindi adeguiamo gli stipendi al livello dell'inflazione (manteniamone cioè il potere d'acquisto). Quanto alla produttività, noi abbiamo già dato 70 miliardi per misure che l'azienda ha assunto unilateralmente. Arriviamo perciò al 1997: se vi saranno le condizioni...

MICHELE GIARDIELLO. Quando dice: « abbiamo dato » a cosa si riferisce?

AUGUSTO ANGIOLETTI, *Vicepresidente dell'ANPAC*. Mi riferisco in primo luogo alla fusione Alitali-ATI (di cui par-

lerà il mio collega), che ha portato all'azienda circa 30 miliardi di risparmio e che è stata ottenuta perché, ovviamente, l'integrazione fra le due società e fra piloti dell'Alitalia e dell'ATI è stata accettata. In secondo luogo, mi riferisco ai transiti degli aeromobili a 30 minuti (una volta erano a 40 minuti), che l'azienda ha stabilito senza concordarli e che valgono circa 30 miliardi. Parlo, altresì, del posizionamento di un aereo nuovo, l'A321, ad un livello retributivo non concordato, che l'Alitalia ha unilateralmente scelto (il risparmio relativo ammonta a 6 miliardi). Noi siamo disponibili a modificare i nostri meccanismi di retribuzione accettando che vengano definiti non più in base al tipo di aeromobile sul quale prestiamo servizio, ma in funzione degli anni trascorsi alle dipendenze dell'azienda: ciò comporterebbe un ulteriore risparmio di 30 miliardi. Queste cifre sono state indicate dall'azienda. Quindi, di fatto essa già ha avuto 70 miliardi in termini di produttività; altro noi potremmo dare mantenendo un discorso che il Governo ha definito minimale. Riteniamo che quel discorso minimale, per quanto riguarda i piloti e gli oneri relativi, garantisca il recupero. Però, ripeto, occorrerà successivamente attuare interventi drastici in tutte le altre aree, che sono fondamentali, e nelle quali non è stato fatto nulla.

PRESIDENTE. Potremmo consentire ai colleghi di svolgere brevi interventi sulle questioni che ritengono debbano essere chiarite rispetto alle valutazioni del comandante Angioletti e quindi concludere con il comandante Radini. Devo tuttavia raccomandare la brevità in considerazione del fatto che attorno alle 10 dovremo aver concluso l'audizione.

DOMENICO BOVA. Sarebbe forse preferibile sentire il comandante Radini e quindi aggiornarci; non abbiamo infatti il tempo di porre le questioni, anche perché il comandante Angioletti ha svolto una relazione complessiva.

PRESIDENTE. Diamo allora la parola al comandante Radini che svolgerà il suo

intervento, cui eventualmente seguirà quello dei colleghi.

ARTURO RADINI, *Presidente dell'APPL*. A me spetta, così come concordato con i colleghi dell'ANPAC, fare alcuni *flash* sostanziali sulla parte più strettamente organizzativa sotto il profilo tecnico-operativo-addestrativo della sicurezza delle operazioni di volo, parte essenziale di una compagnia di trasporto aereo e soprattutto di una compagnia di bandiera.

Come sapete o potete immaginare, il trasporto aereo è un meccanismo molto complesso e abbastanza delicato, essenzialmente basato su un prodotto che presenta due caratteristiche fondamentali: la sicurezza del trasporto e la qualità del servizio, essendo il prodotto finito un servizio vero e proprio. Gli interventi all'interno di questo meccanismo delicato devono essere dosati accuratamente per evitare che esso si squilibri ed abbia ripercussioni negative sul primo aspetto, la sicurezza delle operazioni di volo, e quindi inevitabilmente sul secondo, la qualità del servizio.

Vorrei esprimere alcune valutazioni sulla ristrutturazione interna della compagnia Alitalia avvenuta a seguito dell'avvento del nuovo *management*, il quale si è insediato, se non ricordo male, a marzo dell'anno scorso. Dopo un periodo di tempo di cinque-sei mesi per valutare la situazione globale sotto il profilo finanziario ed operativo, tale *management*, così come aveva anticipato, ha proceduto ad una serie di interventi che si sono concretizzati alla fine del mese di ottobre (per la precisione tra il 28 ottobre e il 1° novembre).

Il primo è consistito nella fusione delle compagnie Alitalia ed ATI, operazione che avrebbe comunque richiesto per qualunque persona con un minimo di competenza nell'ambito del trasporto aereo una serie di valutazioni e di analisi di carattere ben diverso sotto il profilo tecnico-operativo, in quanto le due compagnie, pur avendo una base sostanzialmente identica sotto un profilo formale di manuale di volo, tipo di macchine ed impiego, presentano comunque storie e scenari operativi

diversi. In altri termini, sarebbe stato necessario preparare questa fusione – credo che ciò sia intuibile da parte di tutti i presenti – con una serie di incontri precedenti nel corso dei quali analizzare gli scenari operativi inevitabilmente diversi per la tipologia di impiego e per la varietà delle macchine utilizzate dall'una e dall'altra compagnia. Nella fattispecie, come voi sapete, l'ATI ha gestito essenzialmente traffico nazionale e voli *charter* con tipologie legate ad aeroporti aventi inevitabilmente alcune caratteristiche (i voli *charter* comportano certamente un'operatività non consuetudinaria e standardizzata). L'Alitalia, viceversa, presentava scenari caratterizzati da una operatività di carattere internazionale, aeroporti strutturati sulla ripetitività di voli basati su una standardizzazione continua. Tale diversità di impostazione richiedeva comunque la capacità di operare un intermix tra gli equipaggi e gli scenari operativi secondo una metodologia ed una gradualità che non è stata attuata.

Non voglio tediare eccessivamente, ma credo sia sufficiente evidenziare un aspetto. Vi sarebbe stata la necessità di integrare prima i due *staff* operativi e successivamente, attraverso una serie di ulteriori integrazioni, gradualmente gli equipaggi fino ad arrivare ad una diversa attuazione dei meccanismi operativi. Al contrario, la fusione è stata realizzata *tout court*, tanto che tre giorni prima dell'operazione non si sapeva neppure quali sarebbero stati i responsabili dei settori operativi nei quali è avvenuta la fusione, ossia dei settori del corto raggio, dei DC9 e degli MD80. Questi hanno tra l'altro al loro interno la maggioranza dei piloti Alitalia (circa 870 sono impiegati in questi due settori), che dall'oggi al domani si sono trovati ad operare in un modo completamente diverso. Come è noto, ciò ha prodotto una serie di ripercussioni all'interno dell'operativo soprattutto sul piano umano, ripercussioni che, nonostante l'impegno e la professionalità dimostrati in questo periodo da tutti gli equipaggi, tuttora sono presenti all'interno della realtà operativa di Alitalia in modo estrema-

mente negativo, latente e con possibilità di negatività abbastanza critica.

Contemporaneamente è avvenuta una ristrutturazione organizzativa all'interno della compagnia. Sottolineo il termine « contemporaneamente » perché, come dicevo prima, la delicatezza del trasporto aereo per sua natura sopporta con difficoltà anche interventi graduali e molto attenti, difficilmente accetta senza gravi ripercussioni variazioni multiple, contemporanee e di natura sostanziale. La ristrutturazione è avvenuta sulla base essenziale di una diversa gestione del personale navigante e tecnico (per intenderci i piloti e i tecnici di volo). Tradizionalmente, strutturalmente, per cultura e per competenza la gestione di tale personale è sempre stata demandata alla direzione delle operazioni di volo perché lì risiede l'esperienza necessaria per valutare gli uomini, le macchine, le caratteristiche degli aeroporti e delle operazioni di volo; l'accoppiamento di uomo, tipo di macchina ed equipaggio, realtà e scenario operativo avveniva all'interno di questa realtà dove risiedevano le capacità di valutazione degli essenziali aspetti operativi. Attualmente, a seguito della ristrutturazione, il personale navigante e tecnico viene programmato mensilmente nelle proprie normali operazioni dal settore *network*, ossia dal settore commerciale delle vendite, e gestito nel quotidiano, laddove intervengano variazioni, da un altro tipo di servizio – il *customer service* – di orientamento al cliente. In altri termini, la parte operativa è scomparsa dalla gestione del personale navigante e tecnico; questa è stata affidata a persone mosse da una cultura legata ad una realtà di carattere squisitamente commerciale, assolutamente digiuna della parte operativa. Ciò ha creato e comporta gravi problemi nella gestione degli equipaggi; si tratta di persone per le quali non esiste alcuna differenza tra un tipo di macchina, un tipo di aeroporto ed un altro, prive di esperienza specifica nei vari settori, rispetto ai vari piloti e comandanti – comunque determinanti per gli accoppiamenti e le operazioni nei vari scenari ope-

rativi – che non tengono presente tutti questi aspetti nella gestione del personale.

Le conseguenti criticità, sommate alla contemporanea fusione, hanno generato all'interno del personale navigante gravissime tensioni e un'incapacità dal punto di vista gestionale della direzione delle operazioni di volo, la quale di fatto difficilmente controlla la situazione operativa non avendo alcun tipo di facoltà di intervento in questo ambito.

Questi aspetti sono stati evidenziati in una lettera della direzione generale dell'aviazione civile inviata al *management* di Alitalia, se non erro, nel novembre dell'anno scorso. Sottolineando questi inconvenienti, si raccomandavano rapidi interventi sulle decisioni organizzative interne in un'ottica di sicurezza delle operazioni di volo, in considerazione di una possibile criticità e di un'eventuale abbassamento dei livelli di sicurezza del volo all'interno della compagnia conseguenti a questo tipo di orientamenti. L'Alitalia ha tuttavia mantenuto un certo tipo di impostazione.

La ristrutturazione è stata inoltre realizzata senza tener conto delle normative vigenti in Italia attraverso circolari ministeriali, che regolamentano la struttura interna di una compagnia aerea con particolare riferimento alle direzioni delle operazioni di volo, alla loro struttura interna e alla responsabilità.

Per quanto riguarda il personale navigante, e in particolare gli assistenti di volo (cioè gli *steward* e le *hostess*), anche questi sono stati sottratti, dal punto di vista gerarchico, alla direzione delle operazioni di volo ed assegnati all'orientamento passeggeri, cioè al *customer service*, sotto un profilo di impiego puramente commerciale. Ciò è in assoluta controtendenza con quanto sta avvenendo nel resto del mondo: un tentativo di questo genere fu compiuto negli Stati Uniti ai tempi della deregolamentazione, sulla base di un più esasperato orientamento verso il cliente degli assistenti di volo, che più direttamente sono a contatto con i passeggeri. Questa scelta determinò una serie di problemi all'interno dell'equipaggio, valutati in termini estremamente negativi dal massimo isti-

tuto mondiale in materia di sicurezza delle operazioni di volo, il National transportation safety board, cioè l'ente per la sicurezza del volo degli Stati Uniti. In seguito a ciò, queste posizioni sono state riviste, sia negli Stati Uniti sia altrove.

PAOLO MAMMOLA. A vostro modo di vedere, fino a che punto il passaggio sotto il *customer service*, tutta questa serie di operazioni di organizzazione interna (mi risulta che il *customer service* sia diretto dal dottor Galia, ex presidente dell'ATI)...

PRESIDENTE. Poiché la Commissione deve interrompere i suoi lavori, essendo imminenti votazioni in Assemblea, il comandante Radini non potrà rispondere a questa domanda!

Ho chiesto all'onorevole Fonnesu, relatore su un altro punto all'ordine del giorno, ed all'onorevole Angelini, che doveva condurre i lavori del Comitato ristretto sul trasporto pubblico locale, la loro disponibilità per dedicare, oggi pomeriggio, quarantacinque minuti al prosieguo di questa audizione, dalle 15,15 alle 16. Naturalmente, ciò anche in base alla disponibilità dei nostri ospiti.

DOMENICO BOVA. Presidente, forse sarebbe più opportuno rinviare il seguito dell'audizione ad un'altra data.

PRESIDENTE. Poiché la prossima settimana sarà dedicata all'esame in Assemblea della riforma del sistema pensionistico, dovremmo rinviare il seguito della seduta alle settimane ancora successive, quindi non credo possibile accogliere la sua richiesta.

Comandante Radini, sareste disponibili a tornare oggi pomeriggio?

ARTURO RADINI, *Presidente dell'APPL*. Oggi pomeriggio attendiamo la convocazione da palazzo Chigi per avere una risposta da parte del Governo. Quanto sta avvenendo ha grande rilievo per l'intero trasporto aereo italiano, come spero di aver modo di dire nel prosieguo del mio intervento: ciò che è in discussione, infatti, è la ristrutturazione del trasporto aereo

italiano, nell'ottica della deregolamentazione. Purtroppo, spesso la dirigenza dell'Alitalia tende a riportare il discorso in un'ottica di mera contrattazione, soprattutto di tipo economico, ma così non è, perché i risultati di questo confronto riguarderanno il futuro delle regole del trasporto aereo italiano. Se non si tiene conto delle considerazioni che stavo facendo, rischiamo di trovarci in un mondo senza regole e di innescare, per primi in Europa, un processo estremamente pericoloso sotto questo profilo: come ricorderete, negli Stati Uniti si sono manifestate ripercussioni assai negative a certe soluzioni.

PRESIDENTE. Avevamo previsto la vostra audizione alle 8,30 di questa mattina per disporre di ulteriori elementi anche in vista dell'audizione dei rappresentanti dell'IRI, che avverrà nel pomeriggio. Sarebbe pertanto opportuno, comandante, che lei concludesse il suo intervento alle 15,15 di oggi, affinché i colleghi abbiano il tempo di sollecitare eventuali vostri chiarimenti prima di procedere all'audizione dei rappresentanti dell'IRI.

Purtroppo, come ho detto poc'anzi, la Commissione non può proseguire i suoi lavori in concomitanza di votazioni in Assemblea. Sospendo pertanto la seduta fino alle 15,15.

La seduta, sospesa alle 9,45, è ripresa alle 15,15.

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

Il comandante Radini può procedere nel suo intervento precedentemente interrotto.

ARTURO RADINI, *Presidente dell'APPL*. Sarò ancora più breve di quanto non sarei stato questa mattina. Mi pare di essermi interrotto su un aspetto di carattere organizzativo interno che riguardava la gestione del personale navigante, specificamente piloti e tecnici di volo, mentre stavo facendo rilevare che anche il personale navigante di cabina, cioè *steward* e *hostess*, a seguito di questa riorganizzazione era comunque transitato sotto la gestione del

customer service. Desidero rilevare che ciò è avvenuto in contrasto con l'esperienza della deregolamentazione americana, durante la quale si è tentato di portare a termine una operazione di questo genere, che però si è rivelata negativa ai fini della sicurezza del trasporto aereo per il motivo di fondo che l'equipaggio deve essere un tutt'uno e deve comunque avere un riferimento unitario. Il fattore umano, in effetti, è fondamentale nella gestione del trasporto aereo. In Italia ci siamo trovati dunque con anni di ritardo ad assumere posizioni già superate a livello internazionale, per cui il personale di condotta ha in questo momento un riferimento di carattere gerarchico mentre il personale di cabina ha un riferimento diverso, con un presupposto di carattere non operativo ma commerciale.

Questo dualismo ha ripercussioni operative sull'iter addestrativo del personale di cabina il quale, essendo svincolato dall'iter addestrativo della direzione operazioni volo, ha come particolare determinante l'elemento di carattere operativo che riguarda emergenze di volo e aspetti analoghi. I criteri e i programmi addestrativi dipendono dunque non più dalla direzione operazioni di volo, cioè dalla parte operativa della compagnia, ma da aspetti commerciali.

L'intero quadro di ristrutturazione interna, in contrasto con quanto fatto da tutte le compagnie e con quanto suggerito in ambiente occidentale, fa sì che l'aspetto di carattere operativo legato alla sicurezza delle operazioni di volo sia comunque passato in secondo piano rispetto ad altri presupposti. Con ciò non intendiamo dire che non si debba tener presente l'economicità di gestione e che non sia indispensabile il confronto con le altre compagnie. Va comunque rilevato che è necessario trovare un punto di equilibrio tra le varie esigenze e non si deve dimenticare che tutti gli altri hanno privilegiato l'aspetto tecnico-professionale ed operativo.

Ciò mi consente di introdurre l'elemento più delicato del trasporto aereo, cioè la sicurezza delle operazioni di volo. Al riguardo preciso che le nostre afferma-

zioni sono state suffragate anche dal parere di organi dello Stato, come la direzione generale dell'aviazione civile, la quale — come ho detto questa mattina — ha già richiesto un intervento specifico dell'Italia su questi aspetti, cosa che non è mai avvenuta. In questo senso mi preme anche sottolineare che, da noi spesso sensibilizzato, il ministro dei trasporti, che peraltro ha dato all'Alitalia la concessione delle linee che ha in appalto, non ha mai dato risposta ai rilievi da noi mossi.

In questa riorganizzazione interna della compagnia è stata ristrutturata anche la sicurezza delle operazioni di volo, la quale — per usare un linguaggio semplice e che possa essere compreso da tutti — non è altro che il controllo di qualità del sistema di trasporto aereo: è quello che dovrebbe essere il controllo di qualità nel sistema industriale.

Tale ristrutturazione interna ha comportato rilevanti modificazioni in un ente di fondamentale importanza per il trasporto aereo, la cui rilevanza è stata sottolineata dagli ultimi lavori delle commissioni internazionali: per riferimento cito soltanto la *Federal aviation administration* americana e le *Joint aviation authorities*, di cui fanno parte 19 Stati in Europa. Esse hanno rilevato che ogni compagnia di trasporto aereo dovrebbe disporre di un ente di sicurezza delle operazioni di volo a livello di *top management*; in sostanza le analisi tecnico-operative della sicurezza ai fini di una valutazione dei comportamenti dovrebbero essere svolte a contatto con il *top management* (senza con ciò interferire con i momenti decisionali dell'attività della compagnia).

Sulla base di questo indirizzo, tutte le compagnie americane sono attualmente obbligate a dotarsi di uno strumento del genere entro il 1996. Addirittura, le autorità americane hanno previsto entro il 1997 un ente di sicurezza del volo svincolato dal *top management*: in sostanza l'ente non riferirebbe più ai vertici manageriali della compagnia, ma direttamente all'*authority*, per garantire un'assoluta imparzialità ed una *line* diretta con l'autorità che verifica la qualità del servizio del tra-

sporto aereo. Ebbene, nonostante tutto questo, nell'Alitalia la sicurezza delle operazioni di volo è stata posizionata, nell'ambito della riorganizzazione della compagnia, all'interno della direzione operazioni volo. In parole povere, si è creato in una delle direzioni che dovrebbe essere controllata un ente preposto al controllo: di fatto il controllato - i cui comportamenti dovrebbero essere presi in analisi - diventa così controllore di se stesso. È una contraddizione notevolissima in termini operativi, poiché tutto ciò che proviene dall'ente sicurezza volo viene filtrato dalla direzione operazioni volo: questo non è concepibile in un'ottica adeguata alle nuove impostazioni dell'autorità.

Ma vi è un secondo problema, ancora più grave. Poiché la sicurezza delle operazioni di volo è connessa anche con le competenze della direzione delle operazioni tecniche (per esempio la manutenzione) e delle operazioni di terra (caricamento degli aeromobili, loro spostamento a terra, soggetti autorizzati a gravitare intorno agli aerei), con una ristrutturazione del genere si è di fatto creato un impedimento all'analisi globale dei fattori della sicurezza delle operazioni di volo a fini di prevenzione.

Ciò ha dimostrato un'assenza di cultura della sicurezza delle operazioni di volo, che pure dovrebbe rappresentare un fattore determinante nel trasporto aereo e nello sviluppo di una compagnia. In tutte le compagnie di riferimento - Lufthansa, Swissair, Air France, British Airways, le grandi compagnie americane - gli stessi enti di controllo prevedono una collocazione degli organi di sicurezza delle operazioni di volo a livello di *top management*; le relative competenze - controllo di qualità del trasporto aereo - sono svolte da organi e da soggetti che fanno parte dell'esecutivo delle diverse compagnie.

Questa mancanza di cultura della sicurezza del volo si è rivelata determinante nelle determinazioni organizzative interne della compagnia: diversamente, non sarebbero state compiute le scelte che ho illustrato questa mattina. La situazione si è resa manifesta in termini eclatanti quando

il ministro dei trasporti ha istituito una commissione per la sicurezza del volo in Italia (cosa che noi piloti sollecitavamo da vent'anni). Ebbene, innanzitutto in questo organismo è stata ignorata la presenza dei piloti, in secondo luogo in sede di composizione della commissione - della quale, oltre agli enti istituzionali ed al Registro aeronautico, sono stati chiamati a far parte un rappresentante dell'Alitalia ed uno di Meridiana - l'Alitalia ha risposto inviando il responsabile della direzione operazioni tecniche (preposta alla manutenzione) che di fatto non ha mai operato nel campo della sicurezza delle operazioni di volo, non è qualificato in materia, non dispone di conoscenze tecnico-operative ed è totalmente digiuno di problemi relativi al cosiddetto *human factor*.

Per inciso, come sapete, il fattore umano è l'elemento determinante a tutti gli effetti per quanto concerne l'80 per cento degli incidenti che si verificano nel mondo. Di conseguenza tutte le compagnie del mondo si stanno orientando verso lo studio del fattore umano e dell'accoppiamento uomo-macchina, nel quale è indispensabile l'elemento tecnico-operativo. In questo contesto sarebbe stata quindi necessaria l'individuazione di una diversa figura: ma la scelta di Alitalia è stata quella che ho ricordato, nonostante che la compagnia abbia una struttura della sicurezza delle operazioni di volo con una funzione di rappresentanza ufficiale a livello nazionale ed internazionale in tutti gli organismi di sicurezza del settore - parlo anche della IATA (International aviation transport association) - che ha maturato un'esperienza di parecchi anni nel settore. Resta il fatto che, nel momento in cui è stato necessario individuare una persona qualificata per entrare a far parte della commissione che ho ricordato, questi professionisti sono stati ignorati. È una vicenda significativa per capire la gravità della situazione: il *management* ignora completamente questo tipo di problemi o, comunque, non dimostra al riguardo una sensibilità adeguata. Non so se la scelta sia stata compiuta volutamente o sulla base di errate valutazioni: sicuramente è stata effet-

tuata da un *management* che non possiede la cultura della sicurezza del volo. In realtà la mentalità della sicurezza all'interno della compagnia si va impoverendo, proprio mentre – prospettandosi una deregolamentazione che negli Stati Uniti ha già causato i problemi che conosciamo sul versante degli incidenti aerei – la tendenza dovrebbe essere esattamente opposta. Ci avviamo così verso il 1997 in presenza di orientamenti di questo *management* tendenti alla deregolamentazione selvaggia, indirizzi che dovrebbero essere applicati in Italia prima ancora che negli altri paesi europei.

Considerato in questa ottica il problema della sanità in Italia potrebbe essere risolto assumendo stregoni del Gabon al posto degli attuali chirurghi: costerebbero di meno e disporrebbero comunque di una qualifica riconosciuta in qualche parte del mondo: resterebbe da vedere, poi, la reazione degli ammalati. Scusate l'esempio paradossale, ma potrebbe essere utile a semplificare i termini del problema ed a far comprendere quello che sta avvenendo in Italia.

Un'ulteriore valutazione da effettuare riguarda il problema addestrativo. Nei prossimi due anni è prevista da parte dell'Alitalia l'assunzione di 500 piloti (è stato dichiarato dal *management*). Sottolineo che non conosciamo le modalità e le condizioni di assunzione, l'assegnazione e la provenienza dei piloti. È un problema di grande rilevanza perché non si può rinunciare alla previsione di limiti basati su regole operative. Non può essere consentita, infatti, la deregolamentazione dei livelli tecnici-operativi: i livelli di qualifiche professionali e dei controlli tecnici-operativi sul personale navigante tecnico dovrebbero sempre essere garantiti. Per esempio, all'interno del gruppo Alitalia dovrebbe essere programmato un addestramento mediante una sorta di « casa-madre » che dovrebbe garantire la standardizzazione del livello di preparazione dei nuovi assunti, da distribuire successivamente – a seconda delle esigenze – nelle diverse nicchie operative nelle quali si troveranno ad operare (trasporto regionale, a lungo rag-

gio, *charter*, voli cargo e così via); tutto ciò in presenza di normative diverse, in funzione del tipo di operatività da assicurare per lavorare in termini concorrenziali nei confronti dei corrispondenti segmenti commerciali delle altre compagnie.

Se, come sta avvenendo in sede di impostazione delle scelte nell'Alitalia, si affittano ore di volo a personale straniero o a personale esterno anche italiano, senza una possibilità di controllo a livello centrale, all'interno del quadro di deregolamentazione commerciale – caratterizzato di per sé dai limiti che sono stati già esposti – si collocherà un'ulteriore deregolamentazione di carattere addestrativo ed operativo che può innescare nel panorama già descritto in precedenza elementi di rischio aggiuntivi: non credo che in Italia possiamo consentirci una situazione del genere, soprattutto in assenza di una ristrutturazione dell'*authority* (per intenderci, Civilavia) per garantire a questo organismo la possibilità di esercitare autentiche capacità di controllo del trasporto aereo.

A questo proposito, desidero semplificare quello che è successo – di cui si è molto parlato – sotto il profilo squisitamente operativo con la Ansett. Tutti parlano di piloti australiani. L'Ansett è una compagnia australiana. L'Alitalia ha affittato degli aeroplani 767, individuati peraltro dalle associazioni professionali, ed ha indicato l'Ansett per affittarli in *wet leasing*; ma di fatto l'Ansett, alla quale l'Alitalia ha chiesto in affitto gli aeroplani, non è l'Ansett compagnia australiana, ma è l'Ansett Worldwyde, che è collegata alla compagnia australiana ma è una finanziaria, la quale agisce indipendentemente sul mercato esterno, individua gli aeroplani, li affitta con o senza equipaggio, ma indipendentemente dall'assetto operativo dell'Ansett stessa.

Cosa succede in questa fase al Ministero dei trasporti italiano e a Civilavia? Una delegazione del Ministero dei trasporti si reca in Australia, dove resta qualche giorno, verifica le condizioni operative dell'Ansett compagnia, stabilisce che si tratta di operazioni compatibili, affidabili

e le autorizza. Nel frattempo, l'Ansett Worldwyde, cioè la finanziaria, trova gli aeroplani sul mercato americano ed incarica un'agenzia di collocamento statunitense, che ha come riferimento un'altra agenzia di collocamento in Europa, di individuare gli equipaggi. Alla fine, è stato autorizzato ad operare un soggetto che non si sa neanche chi sia, perché gli equipaggi che sono in Italia non sono australiani, sono equipaggi recuperati attraverso un'agenzia di collocamento inglese, per cui di fatto non si sa chi siano i piloti dell'Ansett, come siano stati qualificati, a cosa facciano riferimento.

Questo (per rispondere a quanto è stato detto dall'Alitalia nei giorni scorsi parlando di percentuali di *wet leasing*) è un elemento di carattere esplosivo, può moltiplicarsi per dieci, può moltiplicarsi per gli altri equipaggi per i quali già sono state chieste le autorizzazioni ad operare in Italia, che, attraverso un'altra operazione commerciale, non saranno più australiani, — perché esistono problemi comunitari — ma, sempre attraverso la famosa finanziaria, verranno iscritti nel registro — attenzione! — irlandese (che peraltro è esentasse), per cui figureranno come comunitari, pur provenendo dalla stessa fonte, e quindi eluderanno tutte le norme riguardanti gli extracomunitari. Alla fine ci troveremo indifesi nei confronti della stessa operazione, che ha cambiato facciata, perché gli aeroplani saranno immatricolati in Irlanda, gli equipaggi figureranno come irlandesi, ma saranno recuperati attraverso la stessa agenzia di collocamento; noi non sapremo se siano turchi, del Gabon, australiani, statunitensi.

Analogo discorso vale per i Fokker 70, che pare vadano in Avianova, come è stato affermato, quando in Avianova non possiamo « mettere lingua » perché non si può fare un contratto, anche se si tratta di mobilità del trasporto aereo italiano; non si sa quindi quali saranno gli equipaggi, il controllo, l'addestramento.

Questo è quanto si sta mettendo in atto in Italia sotto il profilo tecnico-addestrativo; è qualcosa di pericoloso, di cui si de-

vono fare carico anche le istituzioni che devono garantire il passeggero italiano, perché l'Alitalia trasporta passeggeri italiani su linee concesse dal Ministero dei trasporti. Deve essere esercitata una vigilanza. Chiediamo semplicemente garanzie rappresentate dalla fissazione di regole sotto il profilo tecnico-operativo e del controllo, secondo le quali gli equipaggi che vengono ad operare all'interno del nostro gruppo passino attraverso i nostri schemi addestrativi, vengano redistribuiti, e si diventi comandante a seguito dell'esperienza acquisita all'interno del gruppo, secondo i criteri che noi adottiamo.

Ho parlato soltanto di Fokker 70. Al riguardo vorrei specificare che non sappiamo come siano state scelte queste macchine; è una delle cose che abbiamo chiesto nel confronto con l'Alitalia. Faccio osservare che i Fokker 70 sono in via di radiazione da Swissair che li aveva appena acquistati, perché giudicati antieconomici. La Lufthansa, che doveva scegliere degli aeroplani regionali, ha scartato i Fokker per motivazioni sue. Sottolineo che la Fokker è ormai di proprietà tedesca, è della Dasa, di cui sono azioniste la Diner Bank e la Deutsche Bank. Nemmeno la Lufthansa ha inserito in linea questo Fokker, privilegiando un altro tipo di aereo regionale.

Non sappiamo quali criteri siano stati adottati nella scelta di questo aereo e poiché nella nostra compagnia sono state operate scelte sbagliate di aeroplani, si tratta di un aspetto da valutare molto attentamente; abbiamo anche chiesto di entrare nel merito, ma ci è stato impedito. È stata una scelta molto rapida di un aeroplano che tra l'altro per il futuro (e questo riguarda il personale di terra) prevede dal nostro punto di vista una manutenzione affidata all'estero, perché non abbiamo linee che tradizionalmente possano curare la manutenzione di questo tipo di aeroplani; sarebbe troppo costoso. Pertanto, inevitabilmente, prevediamo nel futuro una cessione di manutenzione in altre aree, laddove vi sia la possibilità di effettuarla.

Le azioni svolte da questo *management*, analizzate sotto un profilo di carattere

squisitamente tecnico-operativo, di ristrutturazione, di carattere gestionale, mi pare che dimostrino che chi è venuto ad operare lo ha fatto sicuramente con scarsa conoscenza del sistema del trasporto aereo e comunque con l'ottica di creare un presupposto teso a ridurre l'Alitalia ad un'agenzia di viaggi, cancellando l'aspetto industriale e professionale di una tradizione che si è venuta a creare e che fa capo a quella che per ora viene definita compagnia di bandiera e che successivamente potrebbe cambiare definizione.

Ritengo che la prima domanda alla quale i rappresentanti del paese dovrebbero rispondere sia la seguente: vogliamo ancora in Italia una compagnia di bandiera, un sistema industriale del trasporto aereo, oppure no? La risposta a questa domanda può da sola, a sua volta, fornire la risposta a quello che può essere il piano di risanamento o comunque un piano di ristrutturazione della compagnia di bandiera in un'ottica di sviluppo anziché in un'ottica di smembramento, perché altrimenti in futuro ci troveremo ad avere soltanto servizi dati in affitto senza sapere a chi, secondo quali regole e soprattutto senza possibilità di controllo.

Tutto questo ha portato, all'interno dell'Alitalia, ad una gravissima degenerazione dei rapporti tra il *management* ed il personale di ogni genere, in particolare i piloti. Ciò ha creato presupposti che hanno minato in modo determinante gli elementi fondamentali rappresentati dalla sicurezza e dalla qualità; inoltre, se non si cambia totalmente cultura, soprattutto da parte di chi imposta la politica industriale — se industriale deve essere — di una compagnia di trasporto aereo, ciò può minare in modo determinante qualunque tipo di accordo possibile, imposto o non imposto, perché la gestione successiva di qualunque accordo deve passare attraverso una inevitabile condivisione degli obiettivi.

È per questo che abbiamo chiesto di poter condividere le scelte e di essere coinvolti nell'iter aziendale, ricevendo per adesso risposta negativa. Ma quello che si è verificato in Alitalia, la sfiducia reciproca ci porta di nuovo a considerare

come determinante ed indispensabile questo passo.

Un'ultima considerazione riguarda l'IRI, azionista di maggioranza, il quale tutto sommato è proprietario di una compagnia (si tratta poi di soldi dello Stato). L'IRI quest'anno ha dichiarato di seguire con attenzione questa vertenza, ma in realtà è stato totalmente assente. Abbiamo chiesto più volte di essere ricevuti dall'azionista di maggioranza per manifestare perplessità, preoccupazioni, la nostra volontà (questo è il nostro lavoro) di contribuire a condividere gli obiettivi e ad uscire da questo stallo. Ci è sempre stato risposto di no. Mi domando cosa significhi questa totale, completa assenza dell'azionista di maggioranza nella vertenza; Dante l'avrebbe inserito nel girone degli ignavi.

PRESIDENTE. Nel dare la parola ai colleghi che hanno chiesto di intervenire, raccomando loro la massima sinteticità, in modo da consentire ai nostri ospiti di replicare entro le 16.

UGO BOGHETTA. Credo che le situazioni alle quali hanno fatto cenno i nostri ospiti, ove si appurasse che corrispondano al vero, presentino elementi di notevole gravità. Non è tanto importante stabilire se l'Alitalia debba continuare ad essere una compagnia di bandiera o se debba trasformarsi in qualcos'altro, dal momento che — ripeto — se ciò che ci avete detto corrisponde al vero, è più probabile che l'Alitalia finirà per rappresentare nulla. Apprezzo il fatto che abbiate superato la priorità della questione contrattuale, visto che l'aspetto principale che aveva caratterizzato l'accordo di un anno fa si identificava proprio in tale problema, e vorrei sapere se sia rimasta ancora irrisolta la questione della compagnia di piloti esterni all'Alitalia, se cioè una ipotesi di questo genere, finalizzata a realizzare una gestione, una sorta di soluzione cooperativistica, sia ancora oggetto di considerazione.

Vorrei inoltre conoscere la vostra opinione sull'atteggiamento di contrarietà, espresso non soltanto dai piloti, a conside-

rare come questione principale la riduzione della massa critica (la quantità totale degli addetti Alitalia), che è uno degli obiettivi del piano Alitalia.

Quanto ai problemi del personale di terra, sarebbe opportuno che ci indicaste gli obiettivi che intendete raggiungere al riguardo, con particolare riferimento agli aspetti attinenti alla professionalità ed al contratto.

Nella consapevolezza della posizione di *élite* da voi rivestita nell'ambito della compagnia, vorrei inoltre sapere come si giustifichi la vostra aspirazione ad un contratto unico del trasporto aereo. Anche se la vostra ipotesi si riferisse esclusivamente ai piloti, rappresenterebbe comunque un passo avanti idoneo ad impedire un certo tipo di operazioni.

Avete giustamente richiesto, come sindacati, di intervenire nel merito del piano di ristrutturazione. Ritengo si tratti di una aspirazione molto ovvia; solo chi provenisse, per esempio, dall'America potrebbe pensare che in Italia vi siano lavoratori che non si pongano il problema del destino dell'azienda in cui essi operano. Come rifondazione comunista, al di là della codeterminazione e delle trattative sindacali, riteniamo si tratti di un principio che debba essere ribadito anche con riferimento al vostro caso specifico.

Sarebbe opportuno che ci portaste a conoscenza della vostra opinione in merito alla *deregulation*, con particolare riferimento all'esperienza statunitense ed al modo in cui vedete il futuro del trasporto aereo in Europa. Il problema non è quello di essere favorevoli o contrari alla concorrenza ma, piuttosto, di stabilire in che modo si debba sviluppare il trasporto aereo in Europa, tenuto conto delle peculiarità del settore. A vostro avviso, come dovrebbero inserirsi il Governo ed il Parlamento nel dibattito che si sta svolgendo in Europa sulla questione della liberalizzazione?

Vorrei infine chiedere al presidente Perticaro se sia possibile acquisire agli atti della Commissione la lettera di Civilavia alla quale è stato fatto riferimento nonché le circolari ministeriali emanate in mate-

ria, al fine di metterci nella condizione di effettuare opportune verifiche.

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, acquisiremo senz'altro agli atti la documentazione alla quale ella ha fatto riferimento.

ALBERTO BOSISIO. Il comandante Radini, a proposito del controllo di qualità, ha indicato la necessità di modificare la cultura che presiede a questo aspetto ed ha anche chiesto se la nostra intenzione sia quella di continuare ad avere una compagnia di bandiera. Ritengo che i due punti siano strettamente collegati. In sintesi, noi vogliamo che continui ad esservi una compagnia di bandiera, a condizione tuttavia che quella attuale sia realmente tale. Ho espresso pesanti rimostranze in occasione dell'audizione del *top management* della compagnia svoltosi l'altro ieri; ribadisco in questa sede che se sulla importante tratta Milano-Roma il servizio continuerà ad esprimersi come un disservizio, con ritardi mediamente compresi tra la mezz'ora e l'ora di tempo, ritardi con riferimento ai quali l'ingegner Schisano ci ha detto che non vi sono possibilità di soluzione... Peraltro, sono a conoscenza di una diffida destinata all'Alitalia da parte del garante della concorrenza, il quale ha intimato alla compagnia di non persistere nell'atteggiamento di soppressione dei voli sulla tratta indicata. Ciò nonostante, mi risulta che l'Alitalia continui ad avere lo stesso atteggiamento. Di fronte a questo stato di cose, va tra l'altro considerata la totale assenza dell'IRI. Devo credere all'ingegner Schisano quando dichiara che è stato effettuato un tentativo per passare da un discorso sul controllo della qualità ad uno sulla qualità totale, che presuppone il coinvolgimento sia dei piloti (per esempio, nella scelta degli aeromobili) sia di tutto il personale della compagnia in un impegno finalizzato a comprendere le esigenze del cliente. A mio avviso nell'Alitalia manca la cultura della qualità totale - spero mi possiate contraddire - in direzione del soddisfacimento delle esigenze del cliente. Quando, per esempio, sono ne-

cessari 10-15 minuti per attaccare un *finger* ad un aeromobile e i piloti non si incazzano e non protestano, quando un aeromobile carico di persone viene lasciato in pista nella più totale indifferenza, si ha l'indice, l'elemento concreto per poter rispondere alla domanda relativa alla volontà di mantenere oppure no una compagnia di bandiera.

ADOLFO URSO. Signor presidente, anzitutto vorrei sapere in che modo proseguirà l'indagine conoscitiva. In particolare, vorrei sapere per quando sia stata programmata l'audizione del ministro.

PRESIDENTE. Cercheremo di svolgerla la settimana prossima.

ADOLFO URSO. L'indagine conoscitiva iniziata ieri deve essere necessariamente conclusa con l'audizione del ministro dei trasporti.

PRESIDENTE. Anche con quella del ministro del tesoro.

ADOLFO URSO. I nostri ospiti hanno indicato come difficoltà fondamentale quella di non essere in grado di sapere quale sia il tipo di azienda che si intende realizzare. Anche noi siamo interessati a capire questo aspetto perché non siamo riusciti ad acquisire questo dato nemmeno con l'audizione dei rappresentanti dell'azienda. Non si comprende, in sostanza, quale sia l'obiettivo finale della ristrutturazione. Riteniamo che non si possa procedere ad una ristrutturazione se non si abbia presente il fine da realizzare. Non si comprende, in particolare, se si intenda creare una compagnia di bandiera regionale oppure una compagnia competitiva a livello internazionale. È evidente che, a seconda dell'obiettivo che si vuole realizzare, cambiano le caratteristiche della ristrutturazione. Tra l'altro, nel momento in cui non si conosce l'obiettivo di fondo, come si può pretendere di far giungere un'azienda sul mercato, coinvolgendo i privati?

I privati possono essere coinvolti soltanto in presenza di un'azienda sana che abbia una strategia precisa da realizzare.

Così come si sta procedendo, invece, si ha l'impressione – vorrei una conferma di ciò dai nostri ospiti – che si voglia andare verso una sorta di compagnia regionale, tagliando i costi, gli orari di volo, il numero dei piloti, degli aeroplani, delle rotte e quant'altro, presupponendo – a nostro avviso a torto – che riducendoli *sic et simpliciter* si possa essere competitivi sul mercato. Talvolta si è concorrenziali se si alza il livello dell'azienda, rendendola più capace di operare sul mercato.

In base alle scarse conoscenze che siamo riusciti a procurarci si ha l'impressione che nei prossimi anni il settore meno competitivo sia quello dei tragitti a medio termine. Infatti, se in questo paese si riuscirà ad attivare i treni ad alta velocità, questi renderanno certamente la tratta aerea Roma-Milano meno competitiva. Anche dal punto di vista numerico del resto i nostri aerei, e quelli delle aziende concorrenti, sono meno competitivi, a livello europeo, sulle tratte a medio tragitto rispetto a quelle a lunga percorrenza.

Vorrei conoscere la vostra idea sul piano di risanamento dell'Alitalia: qual è il tipo di azienda che si vuole realizzare e come si vuole renderla competitiva? Vorrei altresì sapere se siete consapevoli che operando in un determinato modo si possono coinvolgere i lavoratori non nella gestione dell'azienda, ma nei fini che essa intende perseguire – questione importante se poi si vogliono chiedere sacrifici – con il contributo del bilancio dello Stato se il fine è condiviso dal punto di vista politico. È necessario inoltre coinvolgere i privati, i quali vogliono scommettere su un'azienda risanata, realmente competitiva sul mercato, perché nessun imprenditore investirebbe su un'azienda priva di tali requisiti.

MICHELE GIARDIELLO. Signor presidente, desidero intervenire per sgombrare il campo da facili strumentalizzazioni.

Abbiamo seguito con interesse i fatti accaduti quel mercoledì nero e tutta la vostra vicenda, perché coinvolti come cittadini ed utenti. Lo abbiamo fatto con interesse e senza pregiudizi, così come stiamo

facendo ora, anche se siamo rimasti sconcertati dalla dichiarazione di un vostro collega che si augurava, dopo le denunce all'autorità giudiziaria, che un aereo con a bordo parlamentari precipitasse su palazzo Montecitorio: il commento su tale dichiarazione lo lascio a voi.

AUGUSTO ANGIOLETTI, Vicepresidente dell'ANPAC. Con il nostro collega a bordo o senza di lui?

MICHELE GIARDIELLO. Non lo so, probabilmente ha pensato ad un pilota automatico.

Vorrei fosse chiaro a tutti che ascoltiamo le parti interessate senza pregiudizio: abbiamo già incontrato i rappresentanti dell'azienda, oggi ci confrontiamo con voi e intendiamo invitare anche i rappresentanti delle altre organizzazioni. Riteniamo altresì giusto ascoltare i dirigenti dell'IRI, azionista di maggioranza, per sapere se condividano determinate soluzioni e affinché ci illustrino la loro idea su che cosa dovrebbe diventare l'azienda Alitalia nei prossimi anni.

Mi sia consentito formulare una banale considerazione: questa mattina ho sentito i comandanti Angioletti prima, e Radini dopo, pronunciare una serie di accuse e denunce gravi, forti, serie ed argomentate. Tuttavia, non si capisce perché – non lo ha compreso neanche il paese – questa denuncia sia coincisa con il rinnovo del contratto della vostra categoria. Voglio dire con franchezza che gli italiani hanno capito un'altra cosa, anche se le vostre affermazioni mi hanno convinto del contrario. Hanno capito, infatti, che il personale dell'Alitalia era più interessato al rinnovo del contratto piuttosto che, come ha affermato questa mattina il comandante Angioletti, alla riorganizzazione e ristrutturazione dell'azienda. Tra l'altro, voglio sottolineare che la vostra denuncia ha riguardato non solo l'assetto attuale e futuro dell'azienda, ma anche la sicurezza del volo, le quote di mercato e le strategie da qui al prossimo 1997.

Per la verità, dopo questa premessa e dopo aver ascoltato i vostri dirigenti, ho

anch'io qualche dubbio, perché non mi sembra che sia stato individuato un obiettivo preciso e una linea economica di risanamento. Vorrei sapere dai rappresentanti qui presenti se la ricapitalizzazione debba essere effettuata contestualmente al risanamento ed allo sviluppo dell'azienda, oppure se debba privilegiarsi un altro tipo di operazione, nel senso che lo Stato deve intervenire con risorse pubbliche in modo provvisorio, senza risolvere la questione nella sua sostanza.

Vorrei inoltre conoscere il vostro giudizio sulle modalità dello sciopero: si è svolto in quella forma solo per responsabilità del gruppo dirigente Alitalia, oppure sarebbe necessaria da parte vostra una sorta di autocritica per il modo in cui è stato attuato, per quello che ha significato per l'Italia e per il mondo intero? Con esso è stato inferto un colpo durissimo – immagino che di ciò siate consapevoli – alla vostra categoria ed alla compagnia di bandiera.

ENZO SAVARESE. Molte delle argomentazioni che volevo svolgere sono state anticipate con grande lucidità dal collega Giardiello. Effettivamente abbiamo avuto tutti l'impressione che da parte della categoria dei piloti non si sia stati capaci di spiegare chiaramente al paese ed al Parlamento quali fossero le richieste, per cui si è creata una situazione di incomprensione. È vero tuttavia che i quotidiani di oggi riportano la notizia del raggiungimento di un accordo a fronte di un vantaggio economico di 20 milioni; ciò sembra peraltro riduttivo perché significa che la Commissione si sta occupando di un argomento che oggettivamente dovrebbe rientrare nella competenza di altri. Non credo infatti che il presidente e i membri della Commissione si siano interessati della ristrutturazione dell'Alitalia per risolvere un problema che poteva essere affrontato in sede di trattativa sindacale tra le parti.

La questione è capire qual è l'obiettivo dell'ANPAC e della APPL e di tutti i lavoratori del gruppo Alitalia, se cioè *in primis* i piloti (che a torto o a ragione sono considerati privilegiati) siano disponibili a dare

un segnale chiaro, dimostrando che il problema non è di natura retributiva, di difesa corporativa della categoria, ma di partecipazione alle scelte aziendali. Non entro ovviamente nei meriti della trattativa sindacale, ma so che siete disposti a rinunciare agli incrementi retributivi in cambio di una certa partecipazione alla gestione aziendale, secondo modelli di sviluppo compartecipativo attuati in molte compagnie aeree del mondo.

A mio avviso l'enorme rischio di questa vertenza – sulla quale ascolteremo anche i rappresentanti dell'ANPAV – è quello di scatenare una serie di guerre corporative. L'azienda sostiene che i costi sono in continua crescita, ma che a fronte di un loro aumento del 10 per cento non è possibile incrementare il costo dei biglietti nella stessa percentuale. L'azienda afferma inoltre che il costo del lavoro per i piloti è analogo a quello della media europea, o probabilmente più basso, ma per gli assistenti di volo è superiore del 40 per cento. Quindi il problema di fronte al quale il nostro paese si trova oggi nei confronti dell'ANPAC, dei piloti, potrebbe porsi domani per gli assistenti di volo e dopodomani per il personale di terra.

Ritengo che si debba superare questa logica corporativa di categoria, ricercando l'attuazione di un programma di rilancio della compagnia di bandiera, in quanto credo siano finiti i tempi del ripianamento, quando si presentava un bilancio in rosso e « mamma IRI » sanava il deficit. Tuttavia, nel momento in cui leggo, nel documento dell'ANPAC, determinate considerazioni, nascono in me delle preoccupazioni oggettive: per esempio, nello stesso documento vi è una considerazione sul passaggio del personale di cabina dalla divisione operazioni di volo al *customer service*. Credo che per una compagnia il cui principale problema negli anni – voi stessi l'avete sostenuto in molte occasioni – è stato quello dell'immagine del servizio reso al cliente sia anche legittimo cercare di offrire al cliente il prodotto migliore, individuando i mezzi più idonei per farlo. Infatti, si può vendere anche un'idea e purtroppo – o per fortuna – i piloti sono

tutti bravi, salvo quando succede qualcosa di drammatico, ma la compagnia viene giudicata dal modo in cui si serve il caffè a bordo, dal fatto che l'assistente di volo sia o meno sorridente e, in generale, dal rapporto con il cliente.

Mi auguro allora che da parte vostra vi sia un grande senso di responsabilità: infatti, vi assicuro che quando sento colleghi – diciamocelo francamente – che in Transatlantico affermano: « Se diamo ai piloti 30 milioni, questi stanno zitti », rilevo che ciò significherebbe forse risolvere una questione oggi, ma resterebbe aperto un problema strutturale drammatico che si ripresenterebbe – come dicevo prima – per altre categorie o per l'azienda nel suo complesso fra sei mesi o un anno. È quindi necessario un grande sforzo da parte vostra per aiutare noi ad aiutare l'Alitalia.

PRESIDENTE. Ringrazio gli onorevoli Fonnesu e Caruso che hanno rinunciato ai loro interventi e ricordo che per l'audizione in corso abbiamo ancora a disposizione otto o nove minuti. Quindi, invito i nostri ospiti ad inviarci una documentazione scritta con riferimento a tutte le domande alle quali non riusciranno a rispondere, documentazione che sarà comunque acquisita agli atti, come se le risposte fossero state date nell'ambito della seduta odierna.

GIORDANO ANGELINI. Desidero porre una brevissima domanda ai nostri ospiti, chiedendo loro che cosa intendano per compagnia di bandiera nello scenario futuro del trasporto aereo internazionale.

AUGUSTO ANGIOLETTI, *Vicepresidente dell'ANPAC.* Cercherò di rispondere in modo sintetico, anche se le domande poste sono molte e tutte interessanti. Innanzitutto, devo ricordare che nel mercoledì nero citato dall'onorevole Giardiello abbiamo incontrato gravi problemi, perché – l'abbiamo già detto non solo a rappresentanti di istituzioni ma anche alla magistratura – non si è trattato di uno sciopero ma di un'iniziativa spontanea; la ma-

gistratura svolgerà le sue indagini al riguardo.

Devo sottolineare una questione fondamentale: se è giusto muovere critiche, occorre anche domandarsi il motivo di quanto accade; l'onorevole Giardiello ci ha chiesto perché ci stiamo muovendo soltanto in occasione del rinnovo contrattuale. Devo però ricordare che il contratto è scaduto nel dicembre 1993 e siamo giunti ormai a giugno del 1995 (questo è il punto) e stiamo quindi discutendo con l'azienda da quasi due anni. Si dovrebbe allora comprendere perché in Italia le situazioni si trascinino in questo modo. Infatti, se i contratti fossero rinnovati in tre mesi, poi si potrebbe discutere del resto.

Inoltre, voi, onorevoli deputati, pensate che se non fosse accaduto quanto si è verificato, saremmo andati a palazzo Chigi? Mi assumo la responsabilità di rispondere di no, perché i piloti sono considerati dei privilegiati, che hanno i soldi e non devono portare avanti trattative sindacali; possono farlo davanti alla macchinetta del caffè, com'è sempre accaduto, tranne nel caso di « aquila selvaggia », che è stato citato, ma che risale al 1974, ossia a vent'anni fa (forse si tratta di un ricorso vichiano). Noi siamo qui anche perché lo stato di tensione è tale per cui il problema non può essere risolto con i trenta milioni cui si è fatto riferimento: le ricordo, onorevole Savarese, che ci è stato detto: « Vi diamo i soldi, purché non scocciate! ». Quando ho affermato che ci siamo recati al tavolo di palazzo Chigi per discutere di altre cose, il sottosegretario Cardia ci ha detto che tali questioni non riguardavano il tavolo e che, trovandoci nell'alta sede della Presidenza del Consiglio, si sarebbe dovuto parlare di soldi. Questa è la volontà dell'istituzione.

Intendiamo però affrontare la discussione su elementi che esulano dal problema dei soldi; allora, che cosa dobbiamo fare? L'opinione pubblica è contro di noi, così come parte delle istituzioni e, parlando con tutte le forze politiche, abbiamo cercato di rappresentare le nostre motivazioni. Siamo ora dinanzi al Parlamento e vorremmo capire che cosa fare: se dobbiamo arrenderci, possiamo anche farlo,

prendendo i soldi e chiudendo così la questione; tra l'altro, non vogliamo fare gli eroi, visto che poi purtroppo si verificano fatti che non piacciono a nessuno.

Ricordo che abbiamo cercato di realizzare la compagnia *new company, low cost*, cui ha fatto riferimento qualche deputato, partecipandovi in termini azionari. Tuttavia, ci è stata data una risposta negativa; l'amministratore delegato si è imbarcato in un progetto la cui elaborazione è durata quattro mesi, di cui sono stato il *project leader*; così mi hanno fatto perdere quattro mesi lavorando con la Boeing, con l'Ansett, con la ILFC, con tecnici della Males. I dati acquisiti erano positivi e quella compagnia si sarebbe dovuta realizzare, ma l'IRI non voleva; è stato inoltre osservato che non si poteva ammettere la partecipazione dei piloti in una compagnia, che le confederazioni non l'avrebbero voluto e così via. Decidiamo allora che cosa dobbiamo fare, visto che non possiamo ogni volta essere tirati in ballo sulla base di una considerazione di maggiore o minore opportunità. Si sarebbe potuta realizzare quella compagnia, alla quale avrebbero potuto partecipare, con le varie rappresentanze, tutti i dipendenti; il nostro era solo un progetto di massima, che poteva essere integrato. D'altronde, se la United Airlines ha proceduto su quella strada, perché non avremmo potuto farlo anche noi? La risposta, tuttavia, è stata negativa.

Oggi, invece, dopo che sono trascorsi mesi, l'IRI esprime la propria disponibilità al riguardo; ma dov'era lo stesso IRI quando ci è stata data una risposta negativa? Il presidente Rivero ci ha detto chiaramente che il veto proveniva proprio dall'IRI; poi si è passati allo scaricabarile.

Per quanto riguarda le altre questioni importanti, concernenti il problema della massa critica e della compagnia di bandiera, credo che non vi sia scelta: se una compagnia di bandiera non vuole autodistruggersi e ripiegare su se stessa licenziando migliaia di dipendenti, deve crescere (l'ho già detto varie volte). L'Alitalia, per essere competitiva, deve essere una compagnia grande e forte quanto la Lufthansa, la KLM, l'Air France e l'Iberia, al-

trimenti è destinata a scomparire; non vi sono alternative. Comunque, non siamo noi a dire questo, ma lo affermano tutti gli esperti del settore: non c'è strategia che possa risanare una compagnia senza distruggerla se questa non si potenzia.

Che cosa significa allora compagnia di bandiera? Oggi l'Alitalia è amministrata dall'IRI e ciò significa che si tratta di una grossa compagnia soggetta a un controllo istituzionale. Il rapporto non è di sovvenzione, ma significa che i livelli di qualità della compagnia, in primo luogo quelli attinenti alla sicurezza del volo, sono di competenza dell'azionista. Il discorso tuttavia non cambierebbe anche se si trattasse di una compagnia privata, perché il benessere degli utenti fa capo anche all'imprenditore privato. Siamo quindi aperti, per il futuro, ad una strategia di acquisizione sul mercato, ma a condizione che il prodotto funzioni; esso invece, nel modo in cui è stato disegnato, non funzionerà (questa è almeno la nostra opinione).

Ci è stata inoltre posta l'interessante domanda su come si possa contrastare la deregolamentazione che attiene alla libertà dell'aria e che nell'aprile del 1997 porterà all'apertura dei mercati. Si tratta di una questione diversa rispetto a quanto affermiamo noi: la deregolamentazione di carattere commerciale è un fatto diverso e stiamo sostenendo che, proprio in presenza di quest'ultima, sarà necessaria una fissazione rigida delle regole, non di quelle di mercato, ma degli standard operativi, il che è diverso. Infatti, noi non vendiamo – lo ripeto – prodotti, dal momento che la nostra non è un'industria manifatturiera, ma dobbiamo garantire standard adeguati di servizio e di sicurezza, che vanno rafforzati man mano che il mercato prende piede, in modo che tutti – compreso il privato che mette i soldi – si attengano a determinate regole. Infatti, se c'è sempre qualcuno pronto ad offrire lo stesso servizio a prezzi più bassi, bisogna vedere come lo fa. Al riguardo, si pongono dei problemi ed è stato citato il discorso dell'Ansett: ebbene, se si considerano i piccoli numeri, le piccole compagnie possono non incorrere

in incidenti, ma sui grandi numeri gli incidenti si verificano (è un fatto statistico). Da quando siamo apparsi nei telegiornali – mi viene da ridere nel ricordarlo – ci chiamano persone appartenenti a compagnie private, *charter* (il presidente dell'APPL ne è testimone), per farci delle confessioni, che riferiremo alla magistratura: vi sono infatti compagnie – consentitemi di non farne il nome – che lavorano, in Italia e in Europa, al di fuori delle regole e dei limiti fissati e si tratta di compagnie pericolose, che trasportano passeggeri, soprattutto nel periodo estivo.

Questo è un problema che riguarda le istituzioni; quindi – lo ripeto – non andiamo contro la regolamentazione europea, ma vogliamo normalizzare la situazione.

UGO BOGHETTA. Il Governo cosa dovrebbe fare, secondo loro?

AUGUSTO ANGIOLETTI, *Vicepresidente dell'ANPAC*. Abbiamo sul tavolo – perché ci è stata richiesta, non perché l'abbiamo offerta noi – una produttività che vale 180 miliardi: negli altri paesi, con 180 miliardi, in presenza di una condizione come quella dell'Alitalia, ci si siede in consiglio di amministrazione e si gestisce la compagnia. Noi non vogliamo questo, anche perché non possiamo farlo; però diciamo: attenzione, noi scambiamo la produttività se siamo sicuri che serva a qualcosa, se si colloca nell'ambito di un'organizzazione efficiente. Ma se dobbiamo attuare scambi di produttività che, come qualche più autorevole sindacalista ha affermato, vanno in perdita, allora atteniamoci all'accordo interconfederale che il Governo ha firmato nel luglio 1993; dopo di che, aspetteremo il 1997, vedremo quello che succederà e, in base a questo, lavoreremo. Ma non proporremo più niente, ci fermeremo a guardare; a meno che il Governo – il Presidente del consiglio, in questo caso – non decida che le cose debbano essere fatte in maniera diversa, per evitare che poi, in Transatlantico, accada quel che ricordava in precedenza l'onorevole Savarese.

ARTURO RADINI, *Presidente dell'APPL*. È stata posta una domanda sulla *deregulation* e sulle norme europee. In qualità di esperto per il Governo italiano, inviato da Civilavia, ho partecipato alle riunioni della *Joint aviation authority*: quindi, sono uno dei pochi che hanno preso parte, per conto dell'Italia, alla stesura di norme operative per l'Europa. Dobbiamo essere tutti consapevoli che, a livello di autorità aeronautica, noi siamo stati assenti in tale ambito, a parte qualche persona che ha lavorato intorno a tavoli specifici. A livello generale di *authority* non siamo stati presenti: non possiamo dunque aspettarci – dal momento che le *Joint aviation authority*, nel periodo delicato di definizione delle norme, sono state monopolizzate da Germania, Francia, Inghilterra e Olanda (e questa è storia) – di poter recitare un ruolo di privilegiati. Dobbiamo purtroppo subire determinate iniziative. Quindi, anche in questo senso, noi siamo partiti molto tardi e – ripeto – siamo stati assenti. È un fatto che paghiamo, che abbiamo rischiato e rischiamo tuttora di pagare con il progetto Malpensa 2000, che è stato respinto a livello europeo essenzialmente per favorire, in Europa, Monaco come tipo di *hub* in un determinato bacino estremamente ricco. Ecco la realtà; è questo un modo di pagare le assenze, obiettivamente molto eclatante.

Ma chi è in grado di stabilire quanto e come noi pagheremo le assenze a livello tecnico? Loro sanno che ci verranno imposte normative straniere, regolamentazioni straniere, tipi di addestramento stranieri? Saranno gli inglesi, i tedeschi a stabilire, in quello che è il *border* delle *Joint aviation authority*, da loro monopolizzate, le regole, i programmi, che poi venderanno a tutti gli altri Stati.

ENZO SAVARESE. Quando parliamo di « stranieri » ricordiamoci che facciamo parte della Comunità europea.

ARTURO RADINI, *Presidente dell'APPL*. Sì, siamo nella Comunità europea, siamo tutti in una regione, ma cosa vuol dire? L'Italia, in quella Comunità, non ha con-

tribuito con la propria cultura e con la salvaguardia del proprio patrimonio professionale a fissare regole che tutelassero talune realtà che sicuramente il nostro paese presenta. Noi saremo, molto probabilmente, costretti a digerire culture straniere in questo senso. Questi sono i fatti. Nel trasporto aereo, settore estremamente vincolante, molto tecnico, nel quale si confrontano due grossi poli – FAA e JAA –, nel quale si studiano compromessi a livello internazionale, rischiamo di essere stritolati, in futuro, sulla base delle regole che sono state stabilite da altre parti: e ciò perché noi non eravamo presenti. Questo è il discorso di fondo. È con tale aspetto che adesso noi stiamo facendo i conti; non vi erano soldi per le missioni per conto dello Stato italiano, non era disponibile gente qualificata che andasse a definire quelle regole nel momento in cui occorreva farlo; quelle disposizioni sono state già scritte, sono state acquisite e sono diventate legge. Noi, in quel momento, ad eccezione di qualche particolare nicchia tecnica, non c'eravamo; io ero presente, ed ho contribuito a stendere norme operative per tutti gli aeroplani che entreranno in esercizio in Europa in ragione di certe caratteristiche di gestione dell'emergenza, di taluni aspetti estremamente tecnici (lunghezza delle piste, equipaggiamenti di emergenza, e così via). Ma, per lo Stato italiano, per quanto riguarda l'*authority*, erano presenti cinque persone. Partecipava invece in modo massiccio il Registro aeronautico italiano, che però è una parte, è legato all'industria, gode di una propria autonomia economica e quindi ha potuto retribuire i propri ingegneri; ma in quale ottica è intervenuto? Non sicuramente con quella dell'*authority*, si è trattato di un altro tipo di presenza.

Siamo quindi di fronte ad un fatto che pagheremo in futuro, non so quanto; ma, difficilmente, tutto ciò arriverà in un'aula parlamentare e si trasformerà in regolamentazione, in criteri addestrativi, nell'acquisizione di sistemi sugli aeroplani ai quali noi non abbiamo potuto contribuire. Questa sarà per noi la deregolamentazione. Però dobbiamo stabilire delle regole

anche perché, rispetto agli altri, siamo più poveri sotto il profilo della possibilità dei controlli, non abbiamo mai avuto una tradizione. La *Civil Aviation* inglese dispone di 6 mila persone che sono in grado di stabilire normative specifiche per ogni compagnia in funzione delle esigenze, del tipo di nicchia di mercato e di esercitare controlli. Per esempio, possono vendere una normativa specifica per il trasporto dei cargo in funzione delle necessità di una fetta del mercato; ma possono anche pretendere un rispetto scrupoloso, in mancanza del quale ritirano l'autorizzazione ad operare. Noi, come loro fanno, non siamo in queste condizioni. Se non ci salvaguarderemo istituzionalmente stabilendo regole per chi viene ad operare da noi, saremo perdenti, perché dovremo adeguarci agli altri e diventeremo territorio di conquista, soprattutto in un settore così tecnologicamente difficile, avanzato, complicato, quale quello del trasporto aereo, dove si registra l'introduzione di nuove tecnologie, di nuove macchine che rappresenteranno sicuramente un grosso problema sotto il profilo del fattore umano. Questa è la situazione che stiamo denunciando.

PRESIDENTE. Ringraziamo i rappresentanti dell'ANPAC e dell'APPL per il loro interessante contributo, e sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 16,15, è ripresa alle 16,20.

Audizione di rappresentanti dell'IRI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, di rappresentanti dell'IRI.

Do subito la parola per lo svolgimento della relazione introduttiva al dottor Tedeschi, presidente dell'IRI, che è presente insieme al direttore generale dottor Micheli e ad altri suoi collaboratori. Ringrazian-doli per la loro partecipazione, ricordo che possiamo intrattenerci fino alle 17,15.

MICHELE TEDESCHI, Presidente dell'IRI. Faccio una breve premessa sulla situazione gestionale dell'azienda partendo dalle pesanti perdite che il gruppo Alitalia ha subito negli ultimi anni, perdite che sono da ricollegare alla profonda crisi del settore del trasporto aereo, la quale ha determinato risultati fortemente negativi per la quasi totalità delle compagnie aeree europee: in particolare la continua erosione dei margini reddituali trae origine da un rallentamento della domanda in un contesto caratterizzato da un eccesso di capacità di offerta, con conseguenze negative sul livello dei prezzi di vendita del servizio, per il quale non sono tuttora prevedibili significative mutazioni nella tendenza.

In tale contesto di riferimento le azioni attivate dalle principali compagnie sono state rivolte verso profondi processi di ristrutturazione interna e verso il contestuale ampliamento della capacità di offerta mediante il ricorso ad alleanze ed integrazioni societarie e commerciali.

A fronte della rapida evoluzione del mercato anche il gruppo Alitalia ha attivato fin dal 1993 una serie di provvedimenti diretti a ridurre i pesanti disavanzi gestionali, i cui effetti sono stati tuttavia in parte vanificati dalla continua caduta dei prezzi di vendita. Tali provvedimenti hanno riguardato in particolare il fattore lavoro e la razionalizzazione delle attività. Nel 1993 l'organico del gruppo è stato ridotto di oltre mille unità nonostante un aumento del trasportato di oltre il 4 per cento, quindi in presenza di un incremento di produttività.

In considerazione di tali gravi difficoltà l'IRI ha ritenuto opportuno riesaminare la posizione competitiva della compagnia, assegnando ai nuovi vertici, che sono stati nominati all'inizio del 1994, l'obiettivo prioritario di un risanamento economico e finanziario in tempi ravvicinati. È stato quindi chiesto all'attuale vertice un piano di ristrutturazione che si basa su strategie orientate ad una radicale revisione delle condizioni di operatività della compagnia, al fine di consentire il ritorno in tempi brevi a margini reddituali positivi.

Più in particolare tale strategia si sviluppa su due distinte fasi: la prima, di breve periodo, è finalizzata al perseguimento di obiettivi di recupero gestionale e reddituale (un 1995, quindi, particolarmente «sfidante» ed un 1996 di consolidamento); la seconda fase, di medio periodo, con obiettivi di consolidamento delle azioni sui costi e sui ricavi per raggiungere livelli di efficienza, competitività e redditività tesi all'arricchimento di un piano strategico di lungo periodo.

In un contesto di mercato caratterizzato dal perdurante andamento negativo dei prezzi di vendita sono stati adottati in primo luogo provvedimenti diretti alla drastica riduzione dei costi nel breve termine, da realizzare mediante l'ottimizzazione della capacità di offerta, l'abbattimento delle spese generali e, come dicevo prima, il contenimento del costo del lavoro.

I primi effetti di tali interventi si sono già concretizzati in apprezzabile misura nell'esercizio 1994, che chiude con una perdita consolidata di gruppo inferiore di 40 miliardi rispetto a quella subita nel 1993; tale anno si era chiuso con 337 miliardi di perdita, il 1994 con 296. Il miglioramento è più sensibile di quello che appare dal semplice raffronto di questi due dati perché nel 1994 sono stati sostenuti oneri straordinari per riduzione di personale e ristrutturazione pari a oltre 110 miliardi; inoltre, nell'esercizio 1994 non sono state realizzate quelle plusvalenze da vendite che invece si erano registrate nell'esercizio precedente per circa 112 miliardi. Il miglioramento di 40 miliardi concretizzato nel 1994 è quindi in realtà molto più sensibile di quanto sembri.

Questa positiva evoluzione è anche riconducibile ai primi provvedimenti di razionalizzazione dell'attività concernenti azioni di contenimento dei costi volte essenzialmente all'ottimizzazione della capacità di offerta e agli altri due fattori. Al riguardo, gli interventi effettuati nel 1994 hanno portato ad un'ulteriore riduzione degli organici (circa 1800 addetti che si aggiungono ai 1000 dell'anno precedente), realizzata in parallelo all'avvio di trattative

con le controparti sindacali dirette ad una revisione della normativa contrattuale per il conseguimento del duplice obiettivo di contenere la dinamica contributiva ed incrementare la produttività.

Per effetto di tali provvedimenti, a fronte di una capacità di offerta sostanzialmente invariata rispetto al 1993, il trasportato ha evidenziato un incremento di circa il 5 per cento, dovuto al rilevante sviluppo delle relazioni internazionali e intercontinentali, in grado di compensare la mancata crescita che ha viceversa caratterizzato il traffico interno, la rete nazionale. L'incremento del trasportato ha determinato a livello di conto economico consolidato di gruppo un'espansione del valore della produzione dai 7.471 miliardi del 1993 agli 8.109 del 1994.

L'effetto combinato dell'espansione dei ricavi e delle azioni di contenimento dei costi ha inoltre consentito di migliorare in apprezzabile misura il margine operativo lordo, che si è attestato a 851 miliardi nel 1994 rispetto ai 473 dell'anno precedente (è quasi raddoppiato).

A livello economico - 296 miliardi di perdite - gli accennati miglioramenti gestionali sono stati parzialmente riassorbiti dagli oneri straordinari correlati al piano di ristrutturazione.

Voglio infine segnalare che i rilevanti investimenti strutturali effettuati nel 1994 (1170 miliardi) hanno riguardato in massima parte il programma di rinnovo ed espansione della flotta e hanno determinato un forte deterioramento della struttura patrimoniale della capogruppo. L'indebitamento finanziario netto presenta infatti un aumento di 978 miliardi, essendosi passati dai 2.081 del 1993 ai 3.059 del 1994, che rappresenta circa l'88 per cento del capitale investito netto, pari a 3.482 miliardi. La situazione riguardante il rapporto tra debito e capitale proprio è particolarmente squilibrata.

In materia di prospettive per il prossimo biennio ai fini del definitivo risanamento economico gli interventi avviati troveranno ulteriore implementazione nel corso degli anni 1996-1997 e comporteranno rilevanti innovazioni per tutti i

principali fattori della gestione aziendale, dalla flotta alla rete, al personale.

In particolare, le azioni programmate puntano al ridisegno della rete e alla razionalizzazione della flotta, finalizzati ad una maggiore integrazione e diversificazione dell'offerta, nonché al miglioramento della qualità del prodotto, del servizio reso, che è ritenuto del tutto meritatamente la chiave essenziale per consolidare la presenza dell'azienda sul mercato.

Per realizzare questo progetto, mantenendo l'aumento complessivo della capacità di offerta entro limiti relativamente contenuti, è stata decisa una riconfigurazione della flotta che comporterà rilevanti modifiche rispetto agli aerei a disposizione e a quelli da acquisire. In parallelo al programma di dismissioni degli aerei più obsoleti, sono infatti allo stato avanzato ipotesi di rinuncia all'acquisto di alcuni aerei da sostituire con modelli più moderni e a minore capacità che verranno in parte acquistati e in parte noleggiati. La decisione di ricorrere all'attività noleggiata risponde alla duplice esigenza di contenere i costi operativi e di disporre di un'offerta più flessibile, e quindi più facilmente modulabile, in relazione all'effettivo andamento della domanda sui collegamenti serviti.

In coerenza con queste scelte, lo sviluppo della capacità offerta, che si prevede avrà un incremento del 6,4 per cento medio annuo, risulta più contenuto rispetto a quello previsto nei precedenti programmi elaborati in epoca antecedente alla crisi che ha interessato il settore nell'ultimo triennio. Di conseguenza, il ritorno all'equilibrio economico, previsto già a partire dal 1995, si affida in prevalenza al miglioramento di variabili fondamentali per il riequilibrio fra costi e ricavi e al rilevante incremento di produttività delle risorse impiegate. Tale obiettivo, particolarmente impegnativo per l'ampio ventaglio di interventi su cui poggia, potrà risentire delle difficoltà operative verificatesi nella prima parte dell'anno a causa dell'elevata conflittualità sindacale. Gli attesi incrementi di produttività implicano, infatti, la radicale revisione delle modalità di impiego del personale.

Oltre al risanamento economico, il piano di ristrutturazione punta anche al riequilibrio finanziario, condizionato nel passato dal non adeguato livello di autofinanziamento degli investimenti, da cui è derivato il progressivo deterioramento della struttura patrimoniale, che a fine 1994 – come ho detto – presenta un capitale investito che, per oltre l'88 per cento, è coperto da indebitamento. Per correggere tale situazione di squilibrio, sono in corso azioni per procedere alla dismissione di *assets* aziendali non strategici e per predisporre, parallelamente, un articolato progetto di ricapitalizzazione della società da finalizzare una volta raggiunto il risanamento gestionale.

Le modalità dell'intervento sul capitale dovranno infatti rispondere a parametri e valutazioni del mercato finanziario, in maniera tale da favorire la partecipazione all'operazione, accanto all'IRI, degli attuali azionisti terzi e, auspicabilmente, di nuovi investitori. La realizzazione dell'aumento di capitale dell'Alitalia in base a condizioni di mercato costituisce inoltre un presupposto essenziale per assicurare una rapida valutazione del piano in sede comunitaria, al di fuori della procedura riguardante gli aiuti di Stato.

A completamento delle azioni già programmate in fase di attuazione, sono in via di implementazione alcune specifiche tematiche di prioritario interesse per l'azienda, fra cui rientrano l'evoluzione del *network* Alitalia e la strategia di alleanze e di presenze nelle principali aree geografiche. Tra queste tematiche voglio citare, in modo particolare, il progetto *hub* Malpensa, la cui realizzazione è condizionata dalla rapida definizione di importanti aspetti di carattere finanziario e amministrativo. In tale ottica si rende pertanto necessaria una stretta concentrazione delle diverse iniziative che interessano tale progetto e dei vari soggetti pubblici coinvolti, al fine di finalizzare in tempi quanto più rapidi possibile tale infrastruttura, che assume rilevanza assai grande non solo per l'Alitalia ma per l'intero sistema di trasporto nazionale.

PRESIDENTE. Grazie, presidente. Prima di dare la parola ai colleghi che intendono intervenire, le pongo personalmente alcune questioni derivanti anche dalle considerazioni e riflessioni svolte in Commissione nelle giornate di ieri e di oggi. È necessario considerare che una nostra conoscenza approfondita del piano non è possibile, avendolo ricevuto dall'Alitalia soltanto l'altro ieri; quindi, chiedo scusa se non citerò dati.

Innanzitutto ho maturato una preoccupazione, rimbalzata anche nella discussione in questa sede: qual è la finalità del piano di risanamento? L'Alitalia ha presentato un piano a due anni, ma sappiamo che, anche solo per reimpostare una strategia di trasporto che ci consenta di superare la liberalizzazione del 1997, di aggredire nuovi mercati, di stipulare alleanze valide con vettori forti, probabilmente tale scadenza temporale non è sufficiente a consentire politiche di giusto respiro.

Dato che l'IRI non è responsabile delle singole politiche aziendali, ma ha un ruolo importantissimo come azionista di riferimento, la prima domanda che rivolgo è la seguente: il piano di due anni è stato richiesto dall'IRI per esigenze finanziarie, ovvero costituisce un'iniziativa che l'Alitalia ha assunto di sua iniziativa (doverosamente, dal suo punto di vista)? Mi pare infatti di aver capito, dalle relazioni svolte in questa sede dall'amministratore delegato Schisano e dal presidente Rivero, che la fase che dovrebbe essere successiva al piano biennale per molti aspetti costituisce una sorta di buco nero. Mi riferisco alla cosiddetta ricapitalizzazione, da realizzarsi in parte con vendite, in parte grazie all'IRI e in parte con risorse da attingere sul mercato, fase che mi pare si presenti assai nebulosa soprattutto per quanto riguarda il terzo, ultimo, e per me decisivo aspetto.

Le questioni fondamentali saranno probabilmente quelle che atterrano alla «strategicità» della compagnia di bandiera, cioè al ruolo che essa dovrà svolgere, ed anche ad un aspetto considerato con preoccupazione e che il presidente dell'IRI ha testé richiamato, cioè quello

del rapporto tra mezzi propri e indebitamento. Quando ci si rivolge al mercato, un eventuale terzo investitore diverso dallo Stato ha certamente bisogno di capire su cosa investe, in una strategia di lungo periodo, e quale sia l'assetto finanziario della società. Mi pare di capire che il primo indicatore manchi del tutto, essendo la scadenza biennale del piano di fatto preclusiva di una strategia di più lungo periodo, e che il secondo dato sia considerato con molta preoccupazione, tanto che la stessa Alitalia afferma che, anche qualora fossero realizzate le azioni che sono state positivamente avviate, comunque si arriverebbe ad un rapporto tra indebitamento e mezzi propri di 1 a 4,2 (quando dovrebbe variare dall'1 a 1 all'1 a 2, cioè collocandosi sull'1 a 1,5). Tale rapporto, infatti, diventerebbe di 1 a 1 solamente calcolando anche i 1.500 miliardi che dovrebbero costituire il contributo di ricapitalizzazione dell'IRI. Si può affermare, perciò, che esiste un buco nero per quanto riguarda le strategie e che si manifesta una preoccupazione circa la situazione finanziaria dell'azienda.

Non sarebbe stato meglio se il piano avesse avuto un respiro un po' più ampio? Ho ascoltato con preoccupazione – non so se i colleghi condividano questa mia opinione – una frase che l'amministratore delegato Schisano ha detto ieri, quando ha affermato che il piano doveva essere preso, sì, come punto di riferimento, ma che in realtà le cose possono cambiare giorno per giorno, sostenendo perciò il concetto di un piano-non piano. Il piano ha scadenza a due anni perché è di risanamento drastico della situazione e basta, e quindi poi si vedrà (e questo è il mandato che è stato dato), oppure dovrebbe avere un'appendice (o una premessa, a seconda dei punti di vista) strategica, che però manca totalmente?

Voglio fare un'ultima considerazione su una frase pronunciata poc'anzi dal presidente Tedeschi, che secondo me è estremamente importante. Stando alle dichiarazioni riportate dalla stampa per quanto riguarda le organizzazioni sindacali – non quelle dei piloti, che sono nell'occhio del

ciclone, in questo momento – sembrerebbe che esista una sostanziale opposizione al piano da parte di tutti i sindacati. L'interrogativo è il seguente: come è possibile che parti consistenti di questo piano si realizzino in una situazione di oggettiva tensione che certamente dovrà essere allentata con il contributo di tutti ma che compromettono il cuore dell'iniziativa? Le compatibilità economiche date all'Alitalia sono strette e, se sì, quali sono? Sono peraltro tali da vincolare il mandato della dirigenza dell'Alitalia nelle politiche che devono essere perseguite per il risanamento finanziario o c'è uno spazio per confermare da questo punto di vista la frase dell'amministratore delegato secondo cui questo è un piano che deve essere tenuto come punto di riferimento di massima?

GIORDANO ANGELINI. In questi anni abbiamo assistito ad un rapido avvicendamento dei gruppi dirigenti dell'Alitalia in costanza di una richiesta delle forze politiche che la compagnia assumesse nel mondo un ruolo di vettore globale, che sviluppasse una politica aggressiva conquistando mercati e che intrecciasse una politica di alleanze in Europa nel momento in cui veniva avanti una radicale trasformazione del trasporto aereo. Il dato finale che abbiamo di fronte è che vi è una situazione di bilancio drammatica, che vi sono costi superiori alla concorrenza europea che ha completato la propria riorganizzazione, che vi è un quadro europeo di alleanze già stipulate e consolidate. La domanda è allora la seguente: secondo la vostra valutazione vi è ancora la possibilità che l'Alitalia, riorganizzando i propri costi e mettendosi in condizioni di competere, oggi in Europa e nel mondo possa svolgere un ruolo positivo oppure il suo è un destino di nicchia, tenuto conto che il 1997 è alle porte e che si registrerà l'aggressione violenta di coloro che già si sono ristrutturati?

UGO BOGHETTA. Riprendendo la domanda del collega Angelini sul cambio della dirigenza, vorrei chiedere: perché l'amministratore delegato Bisignani –

dopo gli ottimi risultati, immagino, ottenuti all'Alitalia – è stato inviato in un'altra società dell'IRI? Chiedo questo perché mi interessa conoscere qual è la logica dell'IRI, ma lo chiedono anche moltissimi lavoratori dell'Alitalia che non capiscono perché loro devono pagare mentre chi ha le colpe viene semplicemente spostato ad altro e pari incarico.

La seconda domanda, che si riallaccia alle domande precedenti, vorrei formularla in questa maniera: l'unico obiettivo dell'Alitalia è la cura da cavallo, senza porsi il problema se poi il cavallo muoia o no? La questione di bilancio è quindi l'unica rilevante, mentre quello che accadrà della compagnia di bandiera è indifferente?

Lo stesso Schisano in un'audizione dell'anno scorso aveva dichiarato che se l'Alitalia diventava una compagnia regionale o globale si sarebbe visto in un momento successivo alla cura. Abbiamo sempre detto, anche l'anno scorso quando si è arrivati all'accordo di luglio, che il piano ufficiale non era quello vero; che quindi si procedeva per approcci successivi e che alla fine il discorso era collegato alla mentalità di Schisano. Perché è stato scelto Schisano, se non per fare la cura da cavallo, tenuto conto che quella era l'impostazione dell'amministratore delegato, a meno che i lavoratori non lo convincano ad altre cure, omeopatiche o di altro genere?

La domanda è quindi se l'IRI condivide in tutto e per tutto le scelte di merito ed anche di comportamento che sono state compiute, in particolare riguardo alla struttura dell'Alitalia. Per esempio dai piloti ci è stato detto che non condividono il modello di struttura dell'Alitalia che sta portando avanti l'amministratore delegato; e questo è un aspetto che va sottolineato.

L'ultima domanda riguarda le relazioni sindacali. Si è in una situazione molto conflittuale nella quale i piloti, e non solo loro, sostengono che l'amministratore delegato, l'IRI e il Governo concordano sulla posizione di fondo da assumere, lasciando alla contrattazione con il personale il solo contratto ed escludendo da essa il pro-

blema del futuro della compagnia di bandiera o quello dell'organizzazione del lavoro.

Le chiedo allora, signor presidente dell'IRI, se lei condivide il modello di relazioni sindacali impostato dall'amministratore delegato, che intende innanzitutto ridurre la massa critica, cioè i lavoratori, e quindi tollerare la presenza dei sindacati solo perché oggi sono presenti, prefigurando in futuro la totale assenza delle organizzazioni sindacali dei lavoratori.

ADOLFO URSO. Mi riallaccio agli interventi che i colleghi hanno svolto poc'anzi per rilevare che negli ultimi anni le scelte degli amministratori dell'Alitalia sono state dissennate se hanno provocato l'indebitamento attuale e se hanno posto l'Alitalia fuori mercato creando i presupposti perché la compagnia di bandiera arrivi, tra due anni circa, all'appuntamento con la liberalizzazione in condizioni di non competitività.

Sono stati certamente compiuti errori gestionali da parte di coloro che negli anni si sono avvicinati alla direzione dell'Alitalia e sono state effettuate scelte di politica aziendale sbagliate dai precedenti responsabili dell'IRI. Ma oggi l'IRI è convinta delle scelte dell'Alitalia? E qual è l'obiettivo aziendale che si vuole porre all'Alitalia? Diventerà un'azienda regionale, che si collocherà in una nicchia di mercato? E oggi possono esistere aziende regionali in un contesto europeo, oppure la politica dei tagli proseguirà a valanga finché l'Alitalia risulterà comunque fuori mercato? Non è utile tentare allora una politica espansiva piuttosto che restrittiva, dettando obiettivi strategici? A quale tipo di azienda occorre tendere? Con quali soggetti? Fino a che punto l'IRI condivide le scelte di quella che appare una politica restrittiva in cui non vengono definiti gli obiettivi primari della compagnia di bandiera?

In ipotesi, l'IRI sarebbe d'accordo su un'eventuale fusione dell'Alitalia con altre compagnie di bandiera europee? Infatti non tutte le altre società di volo sono oggi competitive: diverse compagnie si trovano nelle condizioni dell'Alitalia o, comunque,

non dispongono di un livello di dotazioni (per esempio dal punto di vista del numero degli aerei) sufficiente per restare nel mercato da qui a due-tre anni.

Sta di fatto che nell'audizione con i vertici dell'Alitalia non siamo riusciti a capire quale sia la situazione reale. Peraltro l'esistenza di un piano di risanamento è stata confermata in maniera anomala: in un primo momento non si è parlato di un piano, successivamente – dopo che l'audizione ed i relativi quesiti avevano avuto luogo sulla base di un documento che tutto sommato diceva poco – Rivero e Schisano hanno fatto riferimento ad un piano di risanamento (e ce lo hanno mostrato). Perché non ne hanno parlato prima?

PRESIDENTE. L'hanno consegnato dopo che io ne ho fatta richiesta. Senza un elemento di questo tipo, infatti, la nostra indagine sarebbe stata ben poco « conoscitiva »...

ADOLFO URSO. Certo le rappresentanze dei piloti potrebbero anche non essere a conoscenza delle intenzioni della compagnia. Abbiamo avvertito concretamente queste difficoltà fra gli esponenti sindacali, i quali si sono dichiarati disponibili ad un coinvolgimento (addirittura fino ad accettare una riduzione degli stipendi o, comunque, rinunce di altro tipo), ma continuano a domandare a quali finalità dovrebbero essere ispirate le scelte della compagnia ed il proprio coinvolgimento. A che fine, insomma, pagare questo prezzo?

In sostanza il coinvolgimento dei sindacati, delle parti sociali, delle stesse parti politiche e delle istituzioni non può essere richiesto senza rendere noti gli obiettivi di fondo.

Il documento sintetico – presentato prima del piano di risanamento – sul quale si è imperniata tutta la discussione svoltasi in questa sede nella seduta dell'altro ieri prevede sostanzialmente una contrazione del costo del lavoro, mentre il documento presentato dall'ANPAC si appunta sulla critica della gestione aziendale:

l'azienda ed i sindacati mostrano pertanto un notevole livello di conflittualità – scariata, peraltro, sui cittadini e sul sistema-paese nel suo complesso – da cui non si uscirà se non tentando di coinvolgere le parti sociali, l'azienda e lo stesso paese su un progetto di ampio respiro. Si può anche abituare il proprio asino a non mangiare, ma poi l'asino muore... Allora, a forza di tagli la compagnia di bandiera diventerà più competitiva oppure finirà per uscire fuori dal mercato? Non sarebbe più utile, piuttosto, una prospettiva strategica, addirittura di espansione? Solo in questo modo si può riuscire a coinvolgere le parti sociali, le parti politiche, l'IRI ed i privati (o comunque i soggetti chiamati ad intervenire) in un'operazione di risanamento.

Peraltro, dalle informazioni forniteci fino ad oggi non si capisce bene se sia esatta la tesi dell'azienda (« i piloti vogliono i soldi e solo quelli ») o quella dei piloti (« l'azienda offre soldi perché i piloti tacciano »). Anche nell'audizione odierna questo concetto è stato sostenuto chiaramente dai piloti; l'azienda direbbe in sostanza: « Ecco i soldi: prendeteli e tacete, non intromettetevi nella politica aziendale ». Allora a noi resta il problema di capire se sia vero quello che hanno detto i piloti in questa sede (che non vogliono essere pagati per tacere, ma che vogliono capire gli orientamenti della politica aziendale, i possibili sbocchi, i termini di un piano di ristrutturazione; addirittura fanno riferimento ad un piano – che sarebbe stato bloccato dall'IRI – per la partecipazione dei lavoratori alla gestione) oppure se abbia ragione l'azienda quando sostiene che i piloti puntano esclusivamente a garantirsi la parte retributiva disinteressandosi di altri problemi, come la sicurezza, le prospettive strategiche, gli obiettivi dell'azienda e quant'altro.

Sono questi i problemi che sottopongo alla vostra attenzione, sottolineando naturalmente che la responsabilità di quanto accaduto negli anni precedenti – che hanno portato al disastro del settore aereo nel nostro paese – non può essere attribuita all'attuale gestione dell'IRI, ma sem-

mai alla precedente conduzione della politica economica dell'Istituto.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Mi limiterò a sottolineare alcuni aspetti specifici tenendo conto della domanda assai significativa – di importanza centrale per quanto ci riguarda – già formulata dal collega Angelini.

Dalle affermazioni che abbiamo potuto ascoltare in questa sede ci pare di capire che ormai l'Alitalia si trova in una situazione tale da rendere difficilmente perseguibile la via di un rilancio. Naturalmente ci auguriamo che questa possibilità, invece, esista ancora.

Domandiamo, allora: esistono ancora margini per un recupero ed un rilancio della compagnia come vettore globale in grado di competere a livello internazionale? Se così fosse, sicuramente sarebbero necessarie una riorganizzazione ed una ristrutturazione per abbattere i costi, senza le quali non sarebbe possibile garantire livelli di competitività adeguati ad un rilancio. Certamente un problema di costi si pone: qualcuno dovrà poi dirci come risolverlo. Solo in questi termini si dimostra la propria effettiva intenzione di misurarsi con i problemi esistenti, non da un punto di vista strumentale ma in considerazione della reale fattibilità dei progetti.

Contemporaneamente alla questione della ristrutturazione e della riorganizzazione si pone il problema della ricapitalizzazione. È del tutto evidente che una strada di questo tipo può essere percorsa soltanto dopo aver superato questioni particolarmente complesse, al fine di individuare soggetti privati disposti a partecipare alle attività della compagnia. Si profila anche la necessità di un intervento pubblico. Tutti sappiamo quanto sia difficile e delicata la questione della ricapitalizzazione: credo che le diverse forze politiche debbano rendersi conto che giungere a questa decisione vuol dire ricorrere al denaro pubblico, ai soldi dei cittadini. Tutti ci auguriamo che le risorse della collettività possano effettivamente consentire un rilancio della compagnia: diversamente tutti i cittadini – nessuno escluso – fini-

rebbero per subire le conseguenze di un'operazione condotta in perdita.

Si è parlato in precedenza di un piano dei vertici dell'Alitalia che costituirebbe un punto di riferimento: occorrerà comunque capire quali siano i margini di manovra. Le stesse organizzazioni sindacali, particolarmente interessate a questo aspetto, dovranno incontrarsi con Schisano per giungere – ci auguriamo – a quegli sbocchi positivi che possono garantire una situazione di pace sociale essenziale per il rilancio della compagnia.

Comunque, data la complessità e la gravità della situazione ed in considerazione della difficoltà di individuare sul mercato – nelle attuali condizioni – margini di ricapitalizzazione, diventa molto importante il ruolo dell'IRI e la sua volontà di procedere ad una effettiva ricapitalizzazione. Il problema non è né preliminare né consequenziale: va comunque preso in considerazione. Si è deciso che esistono ancora margini di recupero? Mi auguro di sì e spero che il Parlamento faccia la propria parte per consentire di chiarire questi problemi.

Un'ultima domanda: se margini di azione esistessero, l'IRI potrebbe contribuire alla ricapitalizzazione?

PRESIDENTE. Mi sembra che l'Alitalia nel suo piano dia per scontato questo punto.

ENZO SAVARESE. Credo che dovrebbero essere chiariti alcuni aspetti concernenti le affermazioni dei rappresentanti dell'ANPAC e dell'APPL, nonché il cosiddetto piano di ristrutturazione presentato dall'Alitalia.

Oggi abbiamo fatto presente ai rappresentanti dell'ANPAC che siamo assolutamente contrari alla loro politica di scioperi selvaggi e di assenze per presunte malattie e che a nostro parere essi dovrebbero mandare al paese un segnale chiaro: che non siamo di fronte ad un problema economico, ma ad una questione di altra natura. Da parte dell'ANPAC ci è stato assicurato che la volontà dei rappresentanti delle associazioni professionali è di garan-

tire il futuro della compagnia di bandiera; essi si sono dichiarati disponibili, ma hanno sottolineato la propria determinazione ad essere coinvolti nelle scelte dell'Alitalia.

Vedendo questo piano, ritengo necessario coinvolgere qualcuno che sia competente in materia di trasporto aereo nelle scelte dell'Alitalia. Sono infatti perplesso quando leggo che l'Alitalia avrebbe vari tipi di aeromobili in flotta; effettivamente oggi l'Alitalia ha ben nove tipi di aeromobili in flotta. Sono perplesso nel constatare che nel piano si parla di dismettere i Boeing 747 combi, sostenendo che il combi è antieconomico, e contestualmente si ordinano gli MD11 in versione combi quando poi un'altra gestione dell'Alitalia li aveva cancellati ritenendo che la versione combi, come sembra universalmente riconosciuto, è antieconomica. Sono perplesso quando vedo nei programmi i voli Linate-New York che notoriamente sono vietati dalla direzione generale dell'aviazione civile, in quanto l'aeroporto di Linate non è abilitato al traffico intercontinentale. Sostanzialmente mi sembra che si faccia un po' di pressapochismo.

Non vorrei che l'IRI avesse verso l'Alitalia lo stesso atteggiamento che a suo tempo ebbe verso un altro disastro annunciato, cioè quello Finsider, dell'Ilva, quando Prodi si innamorò di altri tagliatori di teste – ricordo Gambardella – ; l'Ilva ha fatto la fine che sappiamo. Oggi il sindaco di Taranto lamenta la condizione della città; viviamo una situazione drammatica. Alcuni errori sono evidenziati dal sindacato dei piloti, ma non solo da esso; parlo della politica di sostituzione della classe dirigente dell'Alitalia. Si parla di settanta prepensionamenti che hanno causato un impatto negativo sui processi aziendali, una disgregazione del tessuto aziendale.

Dal momento che uno degli assunti portati in questa Commissione è proprio quello secondo cui comunque l'Alitalia per essere risanata avrà bisogno dell'apporto di denaro pubblico attraverso un aumento di capitale, che presumibilmente dovrà essere sottoscritto dall'IRI, quindi dal tesoro,

ci domandiamo come sia possibile da parte dell'istituto non considerare quello dell'Alitalia come un problema drammatico, che necessita di assunzioni di responsabilità in prima persona. Giova ricordare a questa Commissione che in altre epoche, in situazioni forse altrettanto gravi (ai tempi di « aquila selvaggia ») si ricorse a misure drastiche. Ritengo che questo sia un aspetto sul quale l'IRI deve essere chiamato a fornire una risposta.

ALBERTO BOSISIO. Condivido gran parte delle perplessità espresse dai colleghi, in particolare dall'onorevole Savarese, sulla validità dell'alta dirigenza della compagnia di bandiera. In particolare, nell'audizione dell'altro ieri sono rimasto allibito ascoltando certe risposte fornite dall'amministratore delegato. Ne cito due, per fare un esempio.

Alle obiezioni circa il disastroso livello di servizio sulla tratta principale del paese, cioè la Milano-Roma (su una tratta di 50 minuti di volo si registrano ritardi che raggiungono e superano l'ora), è stato risposto che non è possibile porre rimedio al problema, se non nel tempo, con l'adozione di apparecchiature, e così via. Ciò mi lascia veramente allibito. In secondo luogo, è stato affermato che in Alitalia il *top management* aveva cercato di applicare un sistema di qualità totale, ma questo progetto è fallito.

D'altra parte, le obiezioni sulla gestione delle tratte Alitalia Linate-Fiumicino sono oggetto di una diffida da parte del garante della concorrenza, come ben sapete, e non mi risulta che sia stato dato corso ad azioni tendenti a porvi rimedio. Si va avanti imperterriti con questa gestione monopolistica, approfittando della posizione di preminenza che aveva denunciato il garante e che andava rimossa. Mi riferisco alla soppressione dei voli quotidiani, da un minimo di 1-2 voli fino al massimo di 5-6 voli giornalieri, da parte dell'azienda. Lo scopo era evidentemente quello di occupare le tratte a discapito delle eventuali compagnie estere, di gestire il servizio in condizioni di monopolio, quindi

non assicurando il servizio per il quale la compagnia aveva mandato dallo Stato.

Il risultato è rappresentato da questo grado di inefficienza. Io provengo da un'esperienza lavorativa in un'azienda privata e mi domando se l'IRI sia convinto che la solita, ennesima ricapitalizzazione sia il toccasana di ogni male, o se siano richieste ad una compagnia di bandiera efficienza e capacità di gestione da parte dell'alta dirigenza. L'IRI è convinto che servano tagliatori di teste, o che servano manager capaci di gestire il business affidato dall'istituto?

MICHELE GIARDIELLO. Esprimo qualche breve considerazione in aggiunta a quelle manifestate dai colleghi Angelini e Biricotti. Innanzitutto, non mi eserciterei sulle responsabilità passate e sui tagliatori di teste; sarebbe un esercizio appassionato, ma ci porterebbe lontano.

ADOLFO URSO. Ci porterebbe a Prodi !

MICHELE GIARDIELLO. Preferisco appassionarmi alla prospettiva rappresentata dalle questioni che con serietà sono state poste. Senza riserve mentali né culturali abbiamo ascoltato Schisano, i piloti ed ora il dottor Tedeschi.

Nel settembre 1994 abbiamo ascoltato il *management* Alitalia che ci aveva detto: consentiteci con la finanziaria i prepensionamenti, attueremo una serie di interventi di ristrutturazione, arriveremo nel corso di poco tempo a porre l'azienda nelle condizioni di essere competitiva per affrontare i mercati e per prepararsi al 1997. L'impressione diffusa è che il piano, che giustamente il presidente Perticarò considerava un punto di riferimento, riportando un'affermazione del dottor Schisano, non sia ancora tale. Dottor Tedeschi, lei, in quanto presidente dell'IRI, riesce a seguire l'evoluzione di questo piano, che nel corso d'opera subisce continui aggiustamenti? Francamente non riesco ancora a vedere l'obiettivo finale del piano, perché mancano il riequilibrio finanziario e la competitività, misurata in termini di qualità dei servizi, in termini di riduzione dei

costi, quindi intesa come competitività di mercato; non mi pare che oggi vi siano queste condizioni. Non solo, i piloti denunciano una situazione grave anche dal punto di vista della sicurezza del volo.

Le chiedo, allora, dottor Tedeschi, se lei sia convinto dell'opportunità di seguire questa strada. In particolare, ritengo che l'interrogativo che si pongono non soltanto gli operatori ed i dipendenti dell'Alitalia ma anche i parlamentari ed i cittadini i cui soldi saranno utilizzati in un certo modo sia il seguente: dove porta questa strada? Si tratta di un interrogativo che pongo a lei, dal momento che mi interessa capire quali siano le prospettive e quale il modo in cui si ritiene di intervenire per rendere la compagnia di bandiera competitiva sul piano della qualità e della capacità di stare sul mercato. In definitiva, riteniamo sia importante fornire agli italiani un'adeguata spiegazione sul modo in cui sarà utilizzato il denaro pubblico.

PRESIDENTE. Non essendovi altri colleghi iscritti a parlare, do senz'altro la parola al presidente dell'IRI, che certamente non invidio...

MICHELE TEDESCHI, Presidente dell'IRI. Vi avevo ringraziato all'inizio della seduta e, dopo gli interventi che si sono succeduti, ribadisco il mio ringraziamento perché credo vi sia bisogno di chiarezza, di tanta chiarezza. Cercherò di fornire pertanto un quadro di risposte chiaro sulle principali questioni emerse nel dibattito, pregandovi fin d'ora di sollecitarmi a replicare anche sui problemi che, eventualmente, dovessi tralasciare nella mia esposizione.

Anzitutto, vorrei sgombrare il campo dalla nebbia che su di esso incombe, cominciando con il far riferimento al piano. Quest'ultimo non è un progetto strategico ma, come si evince dalla sua stessa definizione, è un piano di ristrutturazione che, proprio per tale motivo, ha una valenza biennale. Nel momento in cui sono stati nominati gli attuali vertici, abbiamo ragionato negli stessi termini in cui lo state facendo voi. Fin da quell'epoca, avvertimmo

la consapevolezza che, qualora non si fosse proceduto ad un risanamento tempestivo, la compagnia sarebbe stata destinata a morire, cioè a perdere la sua caratteristica di compagnia operante a raggio globale. Non si può puntare allo sviluppo se si continuano a perdere 400 miliardi all'anno, a meno che non si sia deciso di fare i Don Chiscotte! Un conto è limitarsi a generiche affermazioni, altro è gestire un'azienda: in presenza di una realtà aziendale che fa registrare perdite pari a 400 miliardi all'anno, la prima esigenza assoluta è quella di avviarne il risanamento. Come dicevano gli antichi saggi, *primum vivere, deinde philosophari*.

L'azienda stava avvitandosi in maniera mortale per una serie di ragioni, alcune delle quali oggettive, cioè esterne all'azienda stessa, altre di natura soggettiva, cioè endoaziendali. Dall'epoca della guerra del golfo del 1982 si è registrato un blocco del traffico aereo durato per alcuni mesi che ha procurato danni ingenti alle compagnie di trasporto aereo mondiali ed europee, in particolare all'Alitalia. Per effetto della guerra del golfo, l'Alitalia ha perso oltre 500 miliardi. Tutte le compagnie europee, che a loro volta hanno subito perdite durante quel terribile periodo, sono state risarcite dai rispettivi governi, in un modo o nell'altro. Penso, per esempio, a quanto accaduto per la British Airways, l'Air France, la Lufthansa. Dal canto suo, invece, l'Alitalia non ha avuto una sola lira, nonostante i dirigenti dell'IRI dell'epoca si siano impegnati ed abbiano fatto il giro di mezzo mondo per contattare le autorità politico-istituzionali. In definitiva, abbiamo dovuto incassare un colpo terribile. Una perdita di 500 miliardi in un'azienda come l'Alitalia non è equiparabile ad un'analoga perdita che riguardasse, per esempio, un'azienda con 40 mila miliardi di fatturato.

A partire da questi eventi, ha avuto inizio l'avvitamento dell'azienda, al quale hanno contribuito, in connessione con la guerra del golfo ma non solo per effetto di essa, altri fattori, primo fra tutti un generale calo del traffico mondiale e nazionale. Per molto tempo la gente non ha più vo-

lato con la stessa intensità delle fasi precedenti su tutte le rotte (penso, in particolare, alla rotta Roma-Milano, la più importante del nostro paese). Ciò ha comportato un'iniziativa di tutte le compagnie, le quali hanno ridotto i prezzi al fine di riacquistare quote di traffico, così alimentando una guerra di competitività che ha ulteriormente peggiorato la situazione dell'Alitalia. Quest'ultima, di conseguenza, si è venuta a trovare con un bilancio 1993 davvero drammatico, per effetto dell'accumularsi delle perdite e della conseguente necessità di farvi fronte. In quella contingenza, l'obiettivo non è certo stato quello di seguire una politica miope limitata al solo contenimento, tanto che il *management* dell'azienda e l'IRI hanno realizzato ingenti investimenti. Qualcuno ha osservato che si seguirebbe una politica di nicchia non di sviluppo; eppure, nonostante la terribile situazione che ho sinteticamente descritto, abbiamo investito, con riferimento al solo 1993, 1.200 miliardi, di cui 1.000 destinati alla flotta. Non vi è quindi alcuna volontà di essiccare l'azienda; l'obiettivo, piuttosto, è di fare in modo che l'Alitalia possa camminare con le sue gambe, dicendo « no » ad una politica cieca che si limiti soltanto a pagare. Non è più tempo, signori onorevoli, di agire in questo modo. Con il mese di aprile del 1997 sarà introdotta la libera concorrenza sulle linee aeree. Di conseguenza, per esempio, la British Airways potrebbe coprire la rotta Roma-Milano, per cui, se non riusciremo ad essere competitivi, saremo costretti ad andarcene. Qui si tratta della vita dell'azienda, non stiamo giocando con le parole! È necessario allora ripristinare l'equilibrio economico.

Voi sostenete che il nuovo *management* sta uccidendo l'azienda. Non è vero! Posso citarvi alcuni dati recenti a sostegno della mia affermazione. Nell'ultimo periodo, la capacità offerta in tonnellate per chilometro è migliorata, così come è migliorato il livello del trasportato. Inoltre, il coefficiente di carico è passato dal 65,3 del 1993 al 68,7 del 1994; i proventi unitari in lire/milioni sono cresciuti da 1.451 a 1.503; i

proventi si sono incrementati da 5.693 miliardi a 6.194. Il *trend* dei passeggeri, infine, mostra chiari segni di incremento sia sul nazionale, sia sull'intercontinentale. In definitiva, la cura sta – anzi, stava – funzionando, a tal punto che noi (uso la seconda persona plurale in modo consapevole, perché non ci sono situazioni che vedono l'IRI contro l'azienda o quest'ultima contro l'IRI: noi condividiamo pienamente la gestione realizzata fino ad oggi), sulla scorta dei primi buoni risultati, abbiamo potuto prevedere un *budget* 1995 di pareggio. È chiaro che le vicende cui stiamo assistendo (scioperi, calo del traffico, timore di scioperi da parte degli utenti), non ultima la tendenza a scoraggiare il turismo nel nostro paese, hanno creato non pochi problemi. Circa una settimana fa, su *Herald Tribune* è apparso un articolo con il quale si invitava a non scegliere l'Italia come luogo di ferie. Stavamo e stiamo ancora puntando sul pareggio, ma temo che per quest'anno non ce la faremo più; non stiamo tuttavia ragionando su un mondo di sogni, ma su obiettivi ancora raggiungibili.

Voglio ora rispondere alla domanda che da più parti mi è stata rivolta: si può ancora pensare all'Alitalia come ad una compagnia globale? Certo, ma ogni giorno che passa è un giorno perduto, perché ci avvicina alla liberalizzazione del mercato e se l'azienda arriva a tale appuntamento in situazione non competitiva è finita. Oggi rispondo positivamente a tale domanda, ieri avrei risposto certamente in modo affermativo, oggi posso ancora farlo, ma tra un mese, se la situazione è ancora quella attuale, risponderò negativamente: questo significa che non possiamo perdere tempo.

L'IRI non ricapitalizza l'Alitalia perché non vuole ridurla ad una compagnia regionale, perché se questo accadesse oggi dovrebbe andare a Bruxelles e trattare gli aiuti di Stato e l'Alitalia riceverebbe lo stesso trattamento riservato al settore siderurgico. Ci direbbero di non acquistare alcun aereo, di ridurre la flotta, il personale e di non effettuare determinati

traffici. L'Alitalia diventerebbe per statuto una compagnia regionale.

Quindi, chi avanza rivendicazioni economiche con la compagnia in perdita vuole la sua fine; noi non stiamo negando risorse economiche all'azienda, stiamo cercando di dargliene (anche consistenti), ma non vogliamo procedere all'aumento di capitale, perché stiamo realizzando altre operazioni. Progettiamo, infatti, di dismettere beni non essenziali per la compagnia e di effettuare un'operazione finanziaria molto complicata in cui la COFIRI, insieme ad altre banche ed istituti terzi, sta cercando di traghettare verso la privatizzazione Aeroporti di Roma per la quota riguardante l'Alitalia. Questa operazione darà risorse alla compagnia e consentirà di riequilibrare il rapporto debito-patrimonio.

Anziché dare 600 miliardi con un aumento di capitale, che ci porterebbe a Bruxelles, dove ci legherebbero le mani, stiamo dando, anzi stiamo cercando di dare, 800 miliardi in un altro modo, ma è necessario lasciarci lavorare tranquillamente. È importante che il mondo finanziario abbia fiducia nell'azienda Alitalia, ma se la situazione continua ad essere quella attuale esso non ci darà alcun affidamento.

È assolutamente necessario procedere all'aumento di capitale (ricordo che nei nostri bilanci abbiamo stanziato 1500 miliardi), ma dobbiamo darlo con il mercato e sul mercato. Dobbiamo cioè darlo all'Alitalia quando i privati potranno partecipare con noi a tale aumento, perché solo così avremo dimostrato che la compagnia si regge sulle sue gambe e non deve avviare procedure di aiuto da nessuna parte.

Si ritiene che l'attuale *management* sia solo un tagliatore di teste? Ma che l'Alitalia avesse esuberi di personale lo sapevano tutti, i rappresentanti sindacali per primi! Non abbiamo tagliato nessuna testa, ma deciso operazioni di riduzione dei dipendenti come è accaduto in tutte le aziende del gruppo IRI, senza creare né morti né feriti. Abbiamo proceduto ai prepensionamenti e, quando è stato possibile, siamo

ricorsi alla cosiddetta uscita volontaria, riducendo in modo tranquillo il personale di 1.200 unità. Dobbiamo peraltro procedere ad ulteriori riduzioni se vogliamo restare sul mercato, perché è preferibile diminuire in una certa misura il personale piuttosto che chiudere l'azienda: questo il sindacato lo sa benissimo.

Devo riconoscere che nell'ambito del sindacato – uso un termine generico perché voglio ricomprenderli tutti – abbiamo ricevuto attenzione, comprensione e collaborazione. Abbiamo stipulato contratti...

UGO BOGHETTA. Ma se stanno scioperando tutti i sindacati!

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Aspetti un momento, mi faccia concludere. Abbiamo stipulato contratti con il personale di terra e con gli assistenti di volo, chiedendo e realizzando un aumento della produttività senza concedere una lira di aumento. Siamo grati al personale ed ai sindacati che hanno compreso la situazione dell'azienda, manifestando concretamente, non a parole, la loro disponibilità. Poi è giunto in scadenza il contratto dei piloti il cui rinnovo è oggettivamente difficile, come è sempre stato nella storia della compagnia.

Non è vero – su questo punto voglio essere ancora una volta molto chiaro e nessuno lo ha mai affermato – che il rinnovo del contratto dei piloti riguardi una questione soltanto economica. Non si può tuttavia approfittare di una situazione aziendale così delicata, come quella che ho appena descritto, per avanzare la richiesta, peraltro proveniente solo dai piloti, di co-gestire l'azienda. La co-gestione richiede corresponsabilità: se l'azienda va male, i piloti sono responsabili di questo andamento? No, non mi risulta! Non si possono avere i poteri senza le relative responsabilità. Non possiamo cedere la gestione; saremmo censurabili come amministratori se cedessimo la nostra responsabilità senza la giusta corresponsabilità di altri.

Abbiamo informato i piloti che siamo favorevoli ad aprire la partecipazione al

capitale dei dipendenti e, quindi, anche ai piloti, perché diventando azionisti dell'azienda diventerebbero corresponsabili. A quel punto potrebbero giustamente e meritatamente cogestirla. Non si può però affermare di voler decidere chi deve essere responsabile dei vari settori, perché in tal caso non si capirebbe quale compito spetti al *management* e al consiglio di amministrazione. Chi risponde se l'azienda fallisce? Rispondono i piloti? Queste sono regole elementari, rappresentano l'alfabeto dell'azienda.

Interpretare queste posizioni come cattiva volontà dell'IRI mi sembra un atteggiamento sbagliato. Voglio ricordare che sulla cogestione siamo stati antesignani in Europa: infatti, il protocollo IRI risale al 1982; esso apriva le aziende alla cogestione, anche se in realtà non era cogestione in senso stretto, ma coinvolgimento informativo su questioni rispetto alle quali i sindacati si erano prima sognati di ottenere un pur minimo apporto da parte delle aziende. Tra l'altro il primo gruppo industriale che ha interessato i sindacati a tale questione è stato proprio l'IRI, contro il parere di tutti. Ricordo che arrivarono all'IRI le telefonate allarmate di altri gruppi industriali quando esso decise di firmare il relativo protocollo. Questo era il primo passo verso una possibile cogestione, che il sindacato non si è sentito di compiere; ritengo altresì che passi del genere debbano essere fatti da tutte e due le parti. Non si può chiedere all'IRI di cedere la gestione dell'Alitalia ai piloti, perché credo che tutti gli altri dipendenti si ribellerebbero.

Riconfermo in questa sede che siamo apertissimi a considerare non solo per i piloti, ma per tutti i dipendenti dell'Alitalia forme di compartecipazione e l'aumento di capitale può essere l'occasione per avviare questo tipo di discorso. Tali decisioni vanno assunte con serietà e non per fare polemica o bella figura sui quotidiani.

ALBERTO BOSISIO. Lei si è domandato chi è chiamato a rispondere della ge-

stione dell'azienda se i piloti dovessero fallire. Oggi chi ne risponde?

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Il *management* aziendale, il consiglio di amministrazione e l'IRI.

ALBERTO BOSISIO. Viene congedato?

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Perché no, se fallisce? Ha sempre risposto...

ALBERTO BOSISIO. Va bene...

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Se ha voglia di fare facili polemiche le faccia pure, ma non le rispondo: io le riferisco fatti e situazioni precise.

ALBERTO BOSISIO. Io le riferisco i fatti legati al servizio per gli utenti, che sono inaccettabili.

PRESIDENTE. Il presidente Tedeschi stava seguendo il filo di un certo ragionamento.

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Possiamo inserire anche questo nuovo tema. Presumo che agli utenti interessi volare in condizioni di sicurezza, di qualità ed a costi accettabili; non sono certamente interessati a pagare il doppio del prezzo dei biglietti di altre compagnie.

ALBERTO BOSISIO. L'utente è interessato alla puntualità!

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. L'Alitalia è stata la compagnia più puntuale nel 1993-1994.

ENRICO MICHELI, *Direttore generale dell'IRI*. L'Alitalia ha vinto il premio puntualità!

ALBERTO BOSISIO. Sono tutte balle! Sono balle colossali!

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Se lei ritiene che siano balle le posso dimostrare...

PRESIDENTE. Onorevole Bosisio, per cortesia !

MICHELE TEDESCHI, Presidente dell'IRI. Posso mostrarle dei documenti ufficiali (se vuole, li consegno al presidente Perticaro) che sono redatti non dall'Alitalia né dall'autorità di volo italiana, ma dall'autorità europea e internazionale, da cui si desumono i parametri di puntualità dell'Alitalia; è evidente che negli ultimi due mesi la situazione è cambiata a causa degli scioperi e delle difficoltà che si sono riscontrate. Ma l'Alitalia, che veniva da una tradizione pessima di non puntualità, ha raggiunto, con soddisfazione di tutti, vertici di puntualità.

ALBERTO BOSISIO. Questo è assolutamente falso e posso dimostrarglielo quando vuole: nel mese di dicembre sulla tratta principale Milano-Roma ho fatto controfirmare gli orari di decollo di tutti i miei voli ed ho constatato che l'Alitalia ha accumulato ritardi sul 90 per cento dei voli.

MICHELE TEDESCHI, Presidente dell'IRI. Onorevole Bosisio, non le ho detto che l'Alitalia è stata puntuale in dicembre, ma ho affermato che, venendo da una tradizione di non puntualità grave, con la nuova gestione la stessa Alitalia aveva raggiunto vertici di puntualità che poi – come ho detto io stesso – ha perso nuovamente per le ragioni di cui stiamo parlando; questo posso dimostrarlo. Non vorrei però perdere – come rilevava giustamente il presidente – il filo del discorso.

PRESIDENTE. Lasciamo che il presidente dell'IRI concluda le sue risposte.

MICHELE TEDESCHI, Presidente dell'IRI. Si è parlato della situazione gestionale ed economica, della situazione finanziaria, di quanto è necessario e stiamo cercando di fare, nonché dei contratti, e in particolare di quello dei piloti. Al riguardo, non è vero che la questione economica sia l'unica e la più importante; giurisco anzi molto più rilevante quella su cui mi stavo soffermando poco fa, prima del-

l'interruzione dell'onorevole Bosisio, perché si rischia di snaturare il rapporto corretto che deve intercorrere tra azienda e sindacato. Come gruppo industriale, possiamo decidere di promuovere delle aperture su un terreno nuovo di relazioni industriali, ma occorre farlo con serietà e ponderatezza, non in questo modo.

Nel contratto esiste certamente il problema economico e mi meraviglio che i piloti si siano dispiaciuti perché, in occasione di una precedente audizione parlamentare, ho detto la verità, della quale non si deve avere paura. I piloti fanno il loro mestiere, ritengono di avere diritto ad aumenti retributivi e li sostengono. Da parte mia, riconosco il senso di responsabilità del sindacato dei piloti, dal momento che, mentre le richieste di aumento retributivo si presentavano all'inizio in una misura che non solo era inaccettabile, ma non poteva neanche essere presa in considerazione, oggi stiamo trattando con i piloti sulla base di cifre possibili, nell'ambito di un discorso che è diventato fattibile. La mia non è quindi una polemica, ma sarebbe falso affermare che i piloti sono disponibili a rinnovare il contratto senza ricevere una lira di aumento, per cui non posso dirlo. Vi sono delle richieste di incremento retributivo che, nelle ultime fasi del negoziato, stanno assumendo – lo ripeto – dimensioni e modalità accettabili, per cui stiamo trattando.

Vorrei inoltre accennare ad una questione sollevata da più parti circa il fatto che l'amministratore delegato dell'azienda avrebbe affermato che il piano costituirebbe soltanto un punto di riferimento: se ha detto esattamente così, avrei qualche perplessità, ma probabilmente egli intendeva dire un'altra cosa, che condivido pienamente, ossia che il piano non è un vangelo. C'era un mondo in cui i piani venivano considerati come vangeli e siamo a conoscenza del disastro che ne è scaturito. Il piano è, invece, un documento di lavoro e si traduce in una serie di ipotesi avanzate sulla base del mercato, delle considerazioni di carattere produttivo e di quant'altro, che l'azienda predispone e che va continuamente rivisto e rimonиторato. Se,

per esempio, si predispose un piano sulla base di un costo del carburante pari a 10 e poi quest'ultimo sale fino a 100, è necessario rivedere immediatamente il piano, senza attendere la fine del biennio. Si tratta quindi - lo ripeto - di un documento di lavoro, non di un vangelo o di qualcosa di immutabile. In questo senso è corretto affermare che lo stesso piano costituisce un punto di riferimento; se invece tale affermazione significa che si predispose il piano per poi si dimenticarlo e non guardarlo neppure, questo non è sicuramente vero. Sono comunque sicuro, conoscendo l'ingegner Schisano, che il senso della sua affermazione è quello al quale sto facendo riferimento.

Desidero ora soffermarmi sulle alleanze, che costituiscono un altro tema di grandissima importanza, dal momento che anche su di esse si gioca l'avvenire della società. Le alleanze sono di due tipi: quelle commerciali e quelle industriali, che comportano anche un legame di tipo societario sulla proprietà. Quanto alle prime, l'azienda non è stata affatto ferma ed ha anzi concluso ottimi accordi commerciali, tuttora in essere, che stanno funzionando bene. La stessa azienda non ha stretto alleanze di tipo industriale, globale, come fusioni o accordi del genere, per due ragioni: la prima (ne ho già parlato ma la ribadisco in quest'ottica) consiste nel fatto che, se un soggetto perde 400 miliardi l'anno, non è un interlocutore credibile per accordi di questo genere, dal momento che nessuno è disposto ad ascoltarlo. Quando la società sarà tornata, come si suol dire, *in bonis* e riprenderà a conseguire utili, si aprirà la possibilità di portare avanti discorsi di alleanze.

Condivido pienamente (non ricordo chi vi abbia accennato) quanto è stato detto, ossia che non si può restare in Europa con tutte le compagnie di bandiera che abbiamo. Anch'io sono assolutamente convinto di questo ed i prossimi anni vedranno necessariamente una risistemazione del settore; questa è una ragione in più per essere pronti, competitivi, per non accusare perdite e quindi per essere presenti su questo scenario.

Fino ad oggi sono stati conclusi pochi accordi e quei pochi sono andati male, al punto che coloro che li hanno stretti se ne sono pentiti amaramente (mi riferisco agli accordi di tipo industriale); non citerò nomi per una questione di rispetto nei confronti delle varie compagnie coinvolte, ma i pochi accordi conclusi - lo ripeto - sono andati quasi tutti male. Da questo punto di vista, se l'Alitalia recupererà rapidamente la sua salute economica e finanziaria, non avrà perso il treno e vi saranno ancora discorsi interessantissimi da portare avanti; vi sono, infatti, interlocutori possibili che ci risulta siano interessati a discorsi di questo tipo. Tuttavia, occorre, per così dire, indossare l'abito giusto e non si possono portare avanti discorsi di questo tipo quando il bilancio si trova nelle condizioni in cui è stato nel 1993 e - purtroppo - anche nel 1994.

Non è assolutamente vero che l'IRI abbia bloccato un piano di compartecipazione dei piloti; l'IRI, infatti, non l'ha conosciuto se non attraverso i giornali e la filosofia della compartecipazione ci vede certamente molto attenti e disponibili. Deve però trattarsi di compartecipazione seria e non basata sul principio « io guadagno e tu paghi »; infatti, questo tipo di compartecipazione non ci piace.

Ad alcune domande specifiche mi riservo di inviare una risposta in un momento successivo, dal momento che non sono in condizione di fornirla subito. Per esempio, l'onorevole Bosisio parlava di interventi dell'antitrust sulla linea Milano-Roma; su tale questione mi riservo di far pervenire una risposta in un momento successivo, dal momento che un fatto del genere non mi risulta. Poiché la liberalizzazione interverrà solo nel 1997, mi sembra un po' strano dire che l'azienda...

ALBERTO BOSISIO. C'è una sentenza dell'autorità garante della concorrenza e del mercato.

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Tuttavia, siccome non ne comprendo bene il senso, mi riservo di analizzarla

e di farle pervenire la mia risposta in un momento successivo.

ALBERTO BOSISIO. Attraverso gli *slot* su tutto l'arco della giornata l'Alitalia impedisce l'ingresso di compagnie straniere e per questo è stata diffidata dall'autorità garante della concorrenza e del mercato, la quale l'ha invitata anche a desistere da questo comportamento perché, se poi cancella da due a sei voli giornalieri, non offre il servizio che dovrebbe rendere.

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Mi documenterò al riguardo e le invierò una nota.

Credo di aver risposto su tutte le questioni essenziali.

UGO BOGHETTA. Il *manager* deve pagare !

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Certo, quando sbaglia deve pagare; e nel nostro gruppo vi sono stati casi in cui ha pagato, e duramente. Sono stati fatti dei nomi e io non voglio ripeterli.

Il caso che è stato citato riguarda l'Alitalia. L'azienda è andata in avvitamento economico e finanziario soprattutto per ragioni oggettive, di mercato.

UGO BOGHETTA. Mi scusi, ma il dottor Bisignani ha affermato in questa sede, alla fine del 1992, che l'Alitalia stava benissimo; anzi, era l'unica azienda nel mondo a star bene.

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Mi lasci finire. La compagnia è andata in perdita per le ragioni che ho esposto in precedenza. Era necessario stabilire una terapia per uscire da quella situazione: non vi era accordo fra l'IRI e il dottor Bisignani sulla terapia stessa. Il dottor Bisignani era ottimista, pensava di attuare una cura di un certo tipo, anche se - bisogna riconoscerlo - aveva portato avanti una notevolissima opera di riduzione dei costi nella compagnia di bandiera. Però, in quel momento, vi era dissenso. Ciò accade, è fisiologico nei gruppi; l'IRI la pensava in un modo, l'azienda in un altro. E l'istituto

ha fatto ciò che farebbe qualsiasi azionista: ha cambiato *manager*.

UGO BOGHETTA. Bisignani è stato mandato a fare l'amministratore delegato !

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. È stato mandato a fare il presidente della Tirrenia: altro è il presidente, altro è l'amministratore delegato (*Interruzioni del deputato Boghetta*). Non doveva andare in Siberia, non è stato celebrato un processo per colpa nei confronti di Bisignani !

PRESIDENTE. Questo non è un argomento pertinente...

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Non era in sintonia con l'IRI e quindi l'istituto ne ha tratto le conseguenze.

UGO BOGHETTA. Altri lavoratori vengono mandati a casa a migliaia ! Questo è ciò che chiede la gente, che chiedono i lavoratori dell'Alitalia e dell'IRI !

EUGENIO DUCA. Chiederà la Siberia !

PRESIDENTE. L'unico comunista che è rimasto chiederà la Siberia !

UGO BOGHETTA. È la Siberia che non è più comunista !

MICHELE TEDESCHI, *Presidente dell'IRI*. Ritengo di aver risposto, signor presidente, a tutte le domande che mi erano state rivolte.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Tedeschi per la consueta franchezza con cui ha replicato. A questo punto vorrei esprimere una considerazione: non capisco perché i *management* delle società controllate facciano di tutto per non far capire le cose. Era già successo in una precedente occasione nella quale avevamo chiesto con franchezza al presidente risposte franche: mi riferisco alla questione Finmare. Se almeno sotto questo profilo si potesse cambiare metodo, saremmo grati, anche per evitare a lei, presidente, il « terzo grado ».

L'audizione è stata estremamente importante e ringrazio il presidente dell'IRI Tedeschi, il direttore generale ed i loro collaboratori per il contributo fornito.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,45, è ripresa alle 17,50.

Audizione di rappresentanti del Sindacato unitario lavoratori trasporto aereo (SULTA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, l'audizione di rappresentanti del SULTA, che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Faccio loro presente che, purtroppo, non disponiamo di molto tempo perché l'audizione precedente si è prolungata oltre il previsto.

Chiedendo scusa per il ritardo, do quindi senz'altro la parola al dottor Frati, membro del coordinamento nazionale del SULTA, per il suo intervento introduttivo.

FABIO MASSIMO FRATI, Membro del coordinamento nazionale del SULTA. Abbiamo apprezzato molto questa convocazione, signor presidente, in quanto le problematiche che attanagliano l'azienda e la compagnia di bandiera hanno, a nostro avviso, una grossa caratterizzazione politica prima che sindacale. Noi abbiamo avuto rilevanti difficoltà a risolvere, con l'attuale dirigenza della compagnia di bandiera, anche questioni sindacali minime, tant'è che partecipiamo ai tavoli di mediazione della Presidenza del Consiglio. Ciò che ci preme porre con forza, in questa sede, è l'esigenza di un intervento politico che incida sulla crisi del gruppo Alitalia. Noi abbiamo letto le dichiarazioni del presidente Rivero; ebbene, dobbiamo considerare che la crisi della compagnia è causata essenzialmente da due rilevanti fattori.

Vi è, prima di tutto, una serie di elementi intrinseci rispetto a cattive gestioni ad opera delle precedenti amministrazioni; però, una grande parte delle criticità della nostra azienda dipende dal processo

di liberalizzazione in atto che, dopo aver provocato i guasti che tutti loro conoscono negli Stati Uniti, è giunto in Europa purtroppo senza alcun vincolo che potesse calmarne perlomeno gli effetti. Di fronte all'esigenza di contenere in maniera molto drastica i costi per sostenere una guerra tariffaria senza precedenti che anche le altre compagnie mettono in atto nei confronti della nostra, si è voluto procedere con la cosiddetta accetta. L'attuale dirigenza ha presentato un piano in cui, con molta brutalità, si parlava di circa 4 mila esuberanti. Non vi si intravedevano soluzioni innovative, tra virgolette, o vincenti rispetto ad una pura riduzione degli oneri, tant'è che noi evidenziavamo in questo quasi un disegno da attuarsi attraverso uno spezzettamento, una terziarizzazione manifesta e strisciante della nostra compagnia: un disegno per cui la spartizione della stessa interessa gruppi ben definiti che potrebbero poi acquisire rotte e società di gestione del personale di terra.

Intendiamo porre in questa sede soprattutto l'esigenza di considerare il punto di vista delle persone che lavorano all'interno della compagnia, facendo presente che sappiamo di doverci confrontare con le logiche anche brutali oggi presenti all'interno del mercato del trasporto aereo. Però, vorremmo far presente che noi vendiamo un tipo di merce molto particolare: non bottoni o bulloni, ma qualità e sicurezza. Purtroppo, è stata imboccata una strada che porterà l'intero sistema a tendere verso l'insicurezza, perché è stato operato un taglio drastico sia negli organici del personale addetto alle manutenzioni, sia nel numero e nelle qualità delle stesse. In proposito cito un esempio: fino a qualche anno fa, ogni pezzo dell'aeromobile veniva consegnato dalle case costruttrici con un certo numero di ore di vita. Ebbene, tutte le compagnie aeree dimezzavano quasi questi limiti e revisionavano o sostituivano i pezzi mantenendosi entro margini molto più ristretti di quelli posti dalle case costruttrici; oggi, viceversa, si è giunti a ridosso di quei limiti.

In seguito ai prepensionamenti concessi nei mesi scorsi una grossa fetta di profes-

sionalità è andata perduta e secondo l'intenzione degli attuali dirigenti dell'Alitalia verranno tagliati altri 2.500 posti a terra. Riteniamo di trovarci di fronte ad una sorta di follia collettiva, la quale per un verso incide sulla sicurezza – a nostro avviso un aspetto fondamentale – per altro verso lede aspetti che attengono ai valori democratici e alla sovranità nazionale.

Non so se il presidente Rivero si sia soffermato su questo aspetto: una semplice terziarizzazione come quella di una parte del personale del centro elettronico dell'Alitalia – attraverso una fusione con un'altra azienda partecipata del gruppo e quindi una sua dismissione con una società partecipata dell'IBM – farebbe sì che l'intero sistema dei trasporti di questo paese (aereo, ferroviario, marittimo) venisse controllato da persone e capitali stranieri. Ritengo che questo aspetto dia il senso della drammaticità della situazione. Lottiamo logicamente per tutelare i nostri interessi, ma riteniamo che, al di là delle questioni riguardanti le buste paga, vi siano aspetti importantissimi per l'utenza, sotto il profilo della sicurezza, e per i rappresentanti del popolo italiano per un discorso di sovranità nazionale.

Crediamo che questa dirigenza non abbia alcun interesse a che il nostro paese continui ad avere una compagnia di bandiera. Sembra che si stia « tirando la volata » a qualcuno – a volte ben identificato – affinché possa acquisire i pezzi più appetibili dell'azienda.

Proponiamo in proposito un intervento di risanamento interno, di recupero di costi e sprechi – ce ne siamo già fatti carico come organizzazione sindacale e continueremo a farlo – ma riteniamo che sia impossibile vincere questa partita senza un grosso intervento politico alla fonte. Il Parlamento dovrà tener conto del fatto che questo piano di ristrutturazione, il quale ancora deve iniziare, ha già causato uno scollamento profondo tra la base dei lavoratori e la dirigenza, il quale si porrà all'origine, come è accaduto in queste settimane, di una forte conflittualità. Certamente non se ne occuperanno i tecnici che

guidano l'azienda, cui non interessano i problemi della collettività.

È loro intenzione, al di là del modo in cui certe iniziative vengono edulcorate e « magnificate », precarizzare i 30 mila posti di lavoro presenti all'interno del trasporto aereo, passando attraverso una drastica riduzione degli stipendi e dei diritti acquisiti. I piloti rappresentano una piccolissima parte (sono 2 mila) dei lavoratori impiegati nel settore: gli altri 28 mila guadagnano a malapena 2 milioni al mese. Di fronte a tutto questo l'ingegner Schisano propone la sua ricetta: in una visione di contenimento dei costi, poiché la cooperativa X mi assicura una certa attività ad un costo inferiore del 30-40 per cento, quell'attività può essere mantenuta all'interno dell'azienda qualora si accetti il conseguente taglio salariale. Pur comprendendo la logica del mercato che tanta gente oggi magnifica, riteniamo che questa possa essere accettata se ognuno gioca con le regole dell'altro: non è possibile che un'azienda, la quale cerca faticosamente di mantenere la propria clientela e tiene il personale in regola, sia sottoposta alla concorrenza sleale di chi utilizza personale in nero, non osserva i minimi contrattuali e via dicendo. È ovvio che le grosse aziende pubbliche, sia quelle di gestione aeroportuale che la compagnia di bandiera, non possano reggere questo tipo di concorrenza, per cui vorremmo che Governo e Parlamento recepissero una nostra proposta, secondo cui chiunque opera nel trasporto aereo – le compagnie aeree e le società di gestione aeroportuale – deve « essere inquadrato nell'ambito di un unico contratto di lavoro caratterizzato dagli stessi livelli retributivi e normativi. Se poi l'azienda X gestisce meglio dell'azienda Y un certo segmento di mercato, questo a noi non interessa; vogliamo che cessi questa concorrenza sleale e devastante rispetto agli interessi dei lavoratori.

Rispetto alla *deregulation* e alla conseguente guerra tariffaria nessuno ha mai pensato di lanciare una proposta di pace tariffaria. Si dovrebbe puntare, per lo meno a livello europeo, al raggiungimento di accordi tra compagnie e governi volti a

fissare minimi tariffari che per lo meno coprano i costi di esercizio; non è infatti possibile la vendita di biglietti a un prezzo che, diviso per il numero dei passeggeri trasportati, non copra neppure il costo del cherosene. Senza giungere al protezionismo vigente alcuni anni fa, bisognerebbe puntare su tariffe che consentano di lavorare in condizioni di sicurezza.

Se ciò non sarà possibile ai pesanti piani di ristrutturazione presentati alle organizzazioni sindacali dagli attuali dirigenti ne seguiranno altri. Se infatti accettassimo i drastici sacrifici – non stiamo parlando di persone che guadagnano 10 milioni al mese e che quindi, qualora intervenissero tagli del 50 per cento, potrebbero contare su entrate comunque consistenti; i nostri livelli sono quelli della media delle altre categorie di lavoratori – e si riuscisse a strappare quote di mercato alle altre compagnie, queste sarebbero inevitabilmente costrette ad attuare nuovi piani di ristrutturazione, per cui nell'arco di un anno la palla passerebbe nuovamente a noi. Occorre l'intervento di una mente politica che comprenda questi meccanismi, anche perché, come dicevo all'inizio, trattiamo una merce molto particolare. Ritengo, infatti, che a nessuno interessi se i bottoni siano prodotti in Italia o in un altro paese, ma che al contrario interessi che questo paese abbia una compagnia di bandiera con aerei sicuri e una buona qualità di servizio.

FRANCESCO VITANZA, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. Preciso innanzitutto che il nostro sindacato non è soltanto dell'Alitalia, anche se mi rendo conto che la questione oggi all'ordine del giorno riguarda l'Alitalia. La nostra attività di assistenza al volo, che è delicatissima, essendo istituzionalmente legata alla sicurezza, sta attraversando un momento molto particolare, con dei rischi concreti, che abbiamo cercato di denunciare in qualsiasi forma. Il nostro coordinamento nazionale è entrato nel SULTA, cioè nel sindacato unitario lavoratori del trasporto aereo.

Come sapete, è in atto una riforma e l'azienda autonoma per l'assistenza al volo è commissariata. Stiamo predisponendo una bozza di progetto di legge – che sottoporremo al più presto a questa Commissione – che riguarda due elementi fondamentali, cioè la sicurezza e l'eliminazione degli sperperi. In questa fase di commissariamento si stanno verificando le « grandi manovre » e pare che il settore delicatissimo dell'assistenza al volo rischi di andare ad una licitazione privata.

Il comparto tecnico è stato interamente appaltato, da moltissimi anni, ad una società per azioni, la Vitrociset. Questa azienda – che all'epoca era denominata Ciset – fu coinvolta in un grossissimo scandalo e il suo fondatore scappò in Sudamerica (qualcuno afferma che è morto): si tratta dell'allora presidente della Finmeccanica, il commendator Camillo Crociani. Abbiamo pacchi di articoli di giornali dell'epoca su questo scandalo che coinvolse l'azienda.

Mi soffermo brevissimamente sulle caratteristiche dell'appalto fornendovi al contempo una serie di elementi di attualità, che giudico importanti in quanto connessi alla situazione della sicurezza. L'appalto è caratterizzato da un elemento molto semplice, essendo di mere prestazioni: le attrezzature (che sono apparecchiature costosissime), i locali, il materiale e anche l'addestramento del personale sono stati curati interamente dal pubblico. L'addestramento fu seguito dall'aeronautica militare (io stesso ero ufficiale dell'aeronautica). In sostanza, l'azienda si limita a fornire il *management*, cioè persone validissime che organizzano tutta l'attività. Ribadisco, però, che si tratta di un appalto di mere prestazioni: noi l'abbiamo sempre valutato come una pura intermediazione di manodopera. Ma questo elemento incide negativamente sulla sicurezza perché determina una situazione farraginosa con i tecnici dell'azienda autonoma, commissariata. Tra l'altro, il decreto di commissariamento dell'ANAV pudicamente lo afferma, sostenendo che l'azienda non è stata in grado di applicare la legge n. 145, cioè la legge istitutiva dell'azienda (ricordo

che all'epoca collaborammo anche noi alla sua redazione e che il FEA americano svolse un'indagine per dare indicazioni sull'organizzazione del servizio dell'assistenza al volo e del controllo del traffico aereo).

Sempre in tema di sicurezza, voglio ricordare alcuni fatti, anche se non voglio fare del vittimismo. Gli episodi che citerò sono precisi e documentati e avremmo voluto denunciarli con un'iniziativa goliardica che magari qualcuno di voi ricorderà. Essendo la nostra attività connessa alla sicurezza, in sostanza il nostro diritto di sciopero non esiste, poiché siamo sempre precettati tutti. In realtà, abbiamo avanzato una proposta che permetterebbe di coniugare il diritto dei lavoratori allo sciopero con quello dell'utenza alla mobilità. Comunque, poiché non abbiamo mai avuto il diritto di sciopero, avevamo ipotizzato di attuare una protesta piuttosto sonora (se ne parlò anche al *Maurizio Costanzo Show* e sulla RAI). Nel corso di questa iniziativa – la famosa pernacchia di cui parlò la stampa – avevamo ipotizzato una conferenza stampa alla quale quella mattina erano presenti gli operatori di tutte le reti televisive (RAI, Montecarlo e così via). Stranamente, quel giorno, dopo credo vent'anni dall'ultimo episodio analogo, si verificò uno strano dirottamento (sarebbe interessante sapere che fine ha fatto il dirottatore): l'attenzione dei giornalisti si spostò, ovviamente, sul dirottamento, anche perché il dirottatore, che chiedeva una somma di denaro, chiese innanzitutto l'intervento della stampa.

Abbiamo effettuato forme di protesta piuttosto formali in tema di diritto di sciopero, che però non incidevano sul servizio, ma nonostante questo l'azienda ritenne, e ritiene ancora adesso – e per questo è stata condannata dal tribunale di Roma –, di poter procedere alla sostituzione dei tecnici. Abbiamo denunciato alla stampa i pericoli di tale sostituzione: ricordo che l'assistenza assicurata da terra (il sistema radar, le radioassistenze per l'atterraggio automatico, eccetera) è fondamentale. Eppure, siamo stati sostituiti. Abbiamo denunciato questo episodio gravissimo e

siamo rimasti a disposizione. Tra l'altro, i sostituti si sono trovati in qualche difficoltà ed un nostro tecnico – oggi presente – è dovuto intervenire di corsa: addirittura, abbiamo trovato addetti agli impianti tecnici che non avevano alcuna specializzazione sull'apparato presso il quale sostituivano i lavoratori che protestavano (infatti non era uno sciopero ma una protesta: protestavamo non utilizzando l'auto-vettura).

FRANCESCO LA SAPONARA. Chi li aveva assegnati a questo lavoro?

FRANCESCO VITANZA, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. L'azienda aveva chiamato personale da tutta Italia. Lo stesso giudice del tribunale di Roma che li ha condannati per attività antisindacale, in base all'articolo 28, ha osservato che si erano sguarniti gli altri aeroporti. Presso il radar TCR2 di Fiumicino abbiamo trovato un tizio che tutto sapeva fuorché usare un radar, dato che si occupava di radioassistenza.

Vorrei citare un altro episodio. Recentemente ci hanno consegnato tesserini come questo che vi sto mostrando. Essendo precari (formalmente siamo metalmeccanici e siamo gli unici al mondo, della nostra categoria, a trovarci in questa condizione) riceviamo sempre tesserini provvisori. I tesserini servono ad abilitare alla guida all'interno del sedime aeroportuale, per potersi recare nelle varie postazioni legate all'atterraggio automatico, ai sistemi radar, eccetera. Ebbene, ci risulta – abbiamo i nomi e i cognomi – che moltissimi tecnici, in tutta Italia, che non sono mai stati a Fiumicino, li hanno ricevuti prima di noi, addirittura a gennaio (a noi sono stati dati recentemente).

Ripeto che non voglio fare del vittimismo, ma voglio che qualcuno sappia che il giorno in cui dovesse accadere qualcosa... Il trucco dell'operazione è il seguente: quando scioperiamo, o comunque vi sono limitazioni al servizio fornito, andrebbero predisposti gli opportuni NOTAM (*notice to air men*), nel senso che il traffico andrebbe regolamentato separando maggior-

mente le operazioni relative ai diversi aerei.

Ovviamente, ciò dimostrerebbe che vi è un'agitazione in corso, perché si verificherebbero ritardi e cancellazioni di voli. Ma poiché tutto deve essere sempre « ottimo e abbondante » (tra l'altro la Vitrociset è una realtà sotterranea), pensiamo che l'ANAV - grazie ad amicizie compiacenti - non emetta gli opportuni NOTAM, facendo finta di nulla o emettendo NOTAM che non penalizzino l'ordinaria amministrazione. Di fatto, perciò, il nostro sciopero non pesa.

Non mi preoccupa tuttavia tanto del nostro sciopero, quanto di chi vola. Abbiamo già diffidato il presidente della commissione di garanzia, professor Ghiera, su questo argomento, ed anche la CGIL, la CISL e la UIL. Avevamo presentato una proposta che tutelava la sicurezza durante gli scioperi. La CGIL, la CISL e la UIL del nostro comparto hanno presentato una proposta assolutamente folle dal punto di vista tecnico, prevedendo un diritto di sciopero totale purché avvenga di notte. Ci hanno convocato come SULTA e ci hanno detto: « Se accettate, potete fare lo sciopero totale anche voi. Soltanto che, mentre i confederali lo farebbero dalle 12 alle 18, voi, che siete i più scalmanati, potreste farlo dalle 23 alle 6 ». Poiché la caratteristica è che durante lo sciopero si assicura il sistema cosiddetto procedurale, cioè non vengono assicurati l'assistenza radar, le radioassistenze per l'avvicinamento e vari sistemi di ausilio alla navigazione che danno il massimo livello di sicurezza, è come se ci avessero detto che durante la notte si può viaggiare un po' meno sicuri, tanto nelle ore notturne viaggiano quelli che hanno le tariffe scontate o i postali.

A questa proposta oscena (della quale ovviamente il professor Ghiera non ha alcuna colpa perché non è un tecnico) abbiamo opposto un netto rifiuto ed abbiamo anzi dichiarato che, se avessero fatto una cosa del genere, ci saremmo rivolti alla magistratura perché a nostro avviso sarebbero ricorsi gli estremi per un attentato alla sicurezza in caso di sciopero. Noi, abbiamo ipotizzato un'altra

forma che invece garantisce al massimo il livello di sicurezza.

Concludo rilevando che, malgrado il commissariamento e malgrado il decreto n. 133 (che credo sia stato ripresentato oggi) preveda un'ulteriore previsione sui servizi di assistenza al volo, ci risulta che « tomo tomo, cacchio cacchio », vorrebbero mettere una ipoteca su una seria riforma dell'assistenza al volo che nella nostra proposta è basata sui criteri ai quali a livello internazionale ci si deve ispirare. Sulla nostra proposta si sono tra l'altro già manifestate le associazioni professionali dei piloti, dei controllori e dei tecnici a livello europeo.

ENZO SAVARESE. Ringrazio l'ultimo intervenuto e credo che quando parleremo con i rappresentanti dell'ANAV potremo comprendere di più su questi problemi veramente interessanti.

Senza entrare nel merito delle argomentazioni e senza impostare « discussioni filosofiche con i rappresentanti del SULTA, vorrei qualche chiarimento. Si è parlato dei sacrifici chiesti dall'azienda ai lavoratori di terra e di terziarizzazioni dei lavori nei confronti di aziende che, tra l'altro, non hanno requisiti di sicurezza e non osservano i contratti di lavoro.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE UGO BOGHETTA

ENZO SAVARESE. Si tratta di accuse piuttosto gravi. Chiederei al riguardo qualche dettaglio maggiore, in particolare per sapere in che cosa consistano queste richieste dell'azienda. Non credo che l'azienda Alitalia abbia mai proposto a qualcuno una riduzione di stipendio: sarebbe la prima volta che succede in Italia. Inoltre, quando si parla di terziarizzazione e si dice che lavori vengono attribuiti ad aziende che non assicurano i minimi contrattuali e che non osservano le normative sulla sicurezza, e che per di più lavorano in nero, si parla di fatti che meriterebbero segnalazioni circostanziate perché se dobbiamo confutare all'azienda Alitalia queste

argomentazioni dobbiamo anche essere certi di quello che diciamo.

PRESIDENTE. Vorrei porre alcune domande brevi. Poiché il SULTA è stato l'unico sindacato che ha rifiutato l'accordo del luglio scorso, questa Commissione potrebbe essere interessata a capire il succedersi degli avvenimenti, ed in particolare perché tutta la categoria alla fine abbia assunto una posizione del tutto negativa nei confronti della dirigenza e delle proposte Alitalia. In particolare, con riferimento all'audizione dell'amministratore delegato e alle audizioni successive, quello che è sottoposto a discussione è il modello organizzativo, tant'è che gli stessi piloti hanno fatto un lungo elenco di critiche al modello organizzativo elaborato dall'Alitalia. Questo sul piano interno; poi c'è il modello societarizzazione-terziarizzazione, sul quale credo sarebbe utile esplicitare le osservazioni del SULTA.

Vorrei infine conoscere la vostra risposta al seguente interrogativo: alla fine della cura da cavallo alla quale viene sottoposta l'azienda, secondo voi cosa sarà dell'Alitalia.

Legato a questo problema è quello della ricapitalizzazione. L'amministratore delegato e l'IRI hanno sostanzialmente detto che non intendono mettere in moto la procedura a Bruxelles per la ricapitalizzazione dell'Alitalia a causa dei grandi vincoli che verrebbero posti; verranno quindi effettuati investimenti per tutto il resto dell'operazione ma non per questa procedura.

EUGENIO DUCA. Nel ringraziare gli intervenuti rilevo che man mano che va avanti questa audizione sentiamo sulle stesse questioni affermazioni completamente opposte. Prima abbiamo sentito un attacco alla mancata cultura della sicurezza dell'azienda da parte di altre associazioni, attacco ribadito in parte nei vostri interventi, ma abbiamo ascoltato i rappresentanti dell'azienda e l'IRI affermare che essi fanno della sicurezza la questione principale. Abbiamo ascoltato preoccupazioni per la cosiddetta terziariz-

zazione di alcuni servizi o di pezzi dell'azienda Alitalia ma abbiamo i documenti forniti dall'Alitalia, e ribaditi nell'audizione dell'IRI, che dimostrano che il numero di ore volate tramite affitto o tramite altre compagnie è inferiore a quello dell'anno precedente e secondo il programma biennale, in percentuale sulle ore volate, sarà ancora inferiore. Abbiamo anche sentito dire che alcuni servizi dovranno essere per forza migliorati (si è parlato dei centralini unificati, per esempio) e che dovranno cioè essere assunte misure volte a contenere alcuni costi per rispondere all'obiettivo principale che o si riducono i costi e l'azienda Alitalia ritorna competitiva oppure lo sforzo che è stato prodotto, quello cioè di un piano biennale che pone l'obiettivo di riportare l'azienda in attivo rendendola quindi appetibile anche ad una compartecipazione di soggetti investitori privati, non aprirà che la strada di una regionalizzazione. Abbiamo inoltre sentito dalla vostra e da altre organizzazioni temere la regionalizzazione e ascoltiamo invece, da parte di Alitalia e IRI, che tutti i tentativi che vengono portati avanti hanno proprio il fine di impedire la regionalizzazione e di consentire così all'Alitalia di rimanere un vettore cosiddetto globale.

Siamo dunque frastornati dalla differenza tra le cose che ci vengono dette, alla quale si aggiunge la proliferazione dei soggetti che si richiamano a segmenti del mondo del lavoro Alitalia e che alimentano anch'essi una eccessiva conflittualità e una difficoltà di realizzare sicuramente il grande compito di risanare i bilanci Alitalia che si trovano in una condizione disastrosa. La domanda che pongo è dunque: c'è in voi anche questa consapevolezza oppure le cose che... Avrete avuto anche voi il programma Alitalia...

CARLO GIANANDREA, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA.* Un minuto fa!

EUGENIO DUCA. Allora successivamente al riguardo potreste farci avere una vostra nota.

Per quanto riguarda la proposta di progetto di legge citata, probabilmente ci si è riferiti ad un contributo finalizzato alla presentazione di una proposta di legge. Se la farete pervenire alla Commissione, ritengo che sarà valutata, fermo restando che sull'ANAV la Commissione ha già puntualizzato alcune idee; d'altra parte giacciono davanti al Parlamento alcune proposte di legge in materia che tra breve dovremmo discutere. A nostro parere, infatti, l'ANAV non può andare avanti nella sua attuale configurazione: ha bisogno di un grande processo di riforma.

PRESIDENTE. Un'ultima domanda: dal momento che avete dichiarato di aver preso visione del piano poco fa, qual è in questo momento lo stato delle relazioni sindacali? Su cosa state trattando? I piloti hanno detto che sono costretti a trattare sui soldi: qual è il vostro punto di vista?

CARLO GIANANDREA, Membro del coordinamento nazionale del SULTA. Rispondo subito alla domanda sui rapporti sindacali ed industriali che intercorrono in questo momento con la compagnia.

Da un po' di tempo in realtà non si può parlare di rapporti fra noi e l'azienda: non esistono più. Faccio presente - fra l'altro - che in questi giorni, in presenza delle elezioni della struttura di base del SULTA, ci è stato fatto divieto di svolgere le operazioni di voto nella « Sala briefing » che da dieci-quindici anni è stata adibita a questo scopo da tutte le altre organizzazioni sindacali. La dirigenza Alitalia ci ha vietato di fare altrettanto. Mi sembra che il fatto dimostri in sé qual è lo stato dei rapporti fra noi e l'azienda.

EUGENIO DUCA. Mi scusi, ma qual è stato il motivo del divieto? Va addebitato al fatto che non avete firmato il contratto di luglio?

CARLO GIANANDREA, Membro del coordinamento nazionale del SULTA. Noi abbiamo firmato il contratto di luglio! Il SULTA ha firmato l'ipotesi di accordo nel luglio dello scorso anno!

EUGENIO DUCA. Siccome il collega Boghetta in precedenza ha detto che non avete firmato, volevo sapere se è questa la motivazione...

PRESIDENTE. Ho detto che sono stati contrari, non che non hanno firmato!

ENZO SAVARESE. In ogni caso, presidente, sarebbe il caso di conoscere il motivo di questo divieto.

CARLO GIANANDREA, Membro del coordinamento nazionale del SULTA. Non esiste una vera motivazione: l'azienda ci ha fatto sapere che possiamo svolgere le operazioni di voto in un'apposita sala che si trova a 200 metri di distanza dall'aeroporto. In realtà l'assistente di volo - come del resto qualunque altro lavoratore - può votare solo quando si trova sul posto di lavoro: e del resto, come ho detto, negli ultimi quindici anni la sala era stata utilizzata a questo scopo da tutte le altre organizzazioni sindacali. Alla fine ci è stato formalizzato un divieto da parte dello stesso direttore dell'aeroporto, il quale ci ha comunicato che l'Alitalia dovrebbe rendere disponibile un'altra sala: quando abbiamo risposto che la compagnia in realtà non ci offriva questa opportunità - e che quindi la sala non c'era -, il direttore non ha dato il proprio assenso nemmeno alla sistemazione di un banchetto al di fuori dell'aeroporto.

È questo, in sintesi, lo stato delle nostre relazioni sindacali ed industriali con l'azienda.

Sul problema della regionalizzazione - che è stato qui sollevato - il SULTA ha già formulato una serie di proposte (soprattutto per quanto riguarda gli assistenti di volo) ed un progetto per il recupero di alcune linee che oggi l'ingegner Schisano intende assegnare ad altre compagnie aeree anche straniere. Purtroppo, però, del nostro progetto non si può discutere, perché non siamo seduti ad alcun tavolo di trattative.

Un'ultima notizia per quanto riguarda alcune affermazioni del presidente Rivero circa il 767 dell'Ansett. Dice il dottor Ri-

verso che è necessario distinguere il carattere transitorio dell'operazione, che non rappresenta – tra l'altro – una novità in assoluto per l'azienda, dato il continuo ricorso che in passato ad esso è stato fatto nell'ambito di attività cargo (come se trasportare persone e merci fosse la stessa cosa!). Il dottor Rivero parla anche dell'inserimento di un' « indispensabile tipologia di aeromobile » – fa riferimento al 767 – « che altrimenti avrebbe richiesto tempi ben più lunghi ». Ebbene, in proposito possiamo riferire una notizia di pochi giorni fa: nella bacheca dell'Alitalia sono apparsi documenti nei quali si prevede l'addestramento per il personale Ansett su aeromobili A300 ed MD80. Si tratta di velivoli che non sono in possesso dell'Ansett. Cosa dobbiamo pensare, allora? Che l'ingegner Schisano stia prendendo in giro tutti? Faremo addestramento anche su aeromobili A300 ed MD80? Lo domando alla Commissione, perché su questo punto non abbiamo avuto risposta.

Ho letto, inoltre, che il presidente Rivero parla di una persistente e strutturale eccedenza di personale. Vorrei sottolineare in proposito che attualmente l'impiego degli assistenti di volo ha raggiunto i limiti della tollerabilità: il clima nella categoria è molto pesante. Lo dico per dimostrare che forse non siamo troppi, visto che lavoriamo entro i limiti massimi consentiti per un assistente di volo attualmente a contratto.

FABIO MASSIMO FRATI, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. Capiamo il punto di vista di chi ha parlato del quadro quasi schizofrenico che sembra scaturire dalle dichiarazioni qui rilasciate. Forse un elemento può servire a chiarire il clima che stiamo vivendo e la stessa frammentazione di sigle all'interno delle rappresentanze dei lavoratori: il SULTA è stato costituito proprio sulla base delle tematiche che stiamo discutendo oggi, di cui in passato erano al corrente solo gli addetti ai lavori (sindacalisti e lavoratori del trasporto aereo). In sostanza, coloro che oggi state ascoltando e che siedono di fronte a voi hanno in precedenza militato

in altre organizzazioni sindacali: quando abbiamo capito che non sarebbe stato possibile arginare la deriva che rischiava – e rischia tuttora – di travolgere la compagnia, abbiamo deciso di costituire un'altra organizzazione trasversale ed unitaria.

D'altra parte una dirigenza non può chiedere soldi per poi dimostrare che sta spezzettando e regalando l'azienda ad altri. Come potrebbero venire in Parlamento, magari fra sei mesi o un anno, a chiedere una ricapitalizzazione, visto che tutti i soldi del contribuente servono per sanare i debiti di pezzi dell'azienda da regalare ad altri? Si spiega così la totale chiusura della dirigenza nei confronti del SULTA: il sindacato, infatti, anche attraverso il consenso riscontrabile all'interno della categoria, è riuscito a far conoscere il piano della compagnia molto prima che fosse comunicato all'IRI. È diventato così noto anche il documento contenente il piano operativo, che prevedeva la divisione dell'azienda in sedici tronconi, otto di volo e sei di terra. Quando questi documenti hanno cominciato a circolare all'interno della categoria, logicamente la dirigenza ha vacillato.

In sintesi tutte le affermazioni che potete ascoltare oggi servono in realtà a dipingere un quadro truccato, una situazione mascherata: si cerca di indurre l'idea che la situazione non sia così terribile come sembra. Cito un esempio: dicono che non esiste terziarizzazione. E le prenotazioni, allora? Il centro elettronico? Lo scalo di Genova?

Un'altra questione. Ci si domanda come possono chiedere di tagliare lo stipendio. In realtà, per un anno e mezzo è stato tenuto sotto silenzio un precedente in materia: l'Alitalia ha detto ai dipendenti dello scalo di New York, tutti cittadini italiani...

ENZO SAVARESE. Stiamo parlando di normative americane, nonostante la sentenza del pretore di Roma. È un aspetto completamente diverso.

FABIO MASSIMO FRATI, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. Il

fatto è che si tratta dello stesso ragionamento a cui si ispira il piano: « Restate dentro se accettate un taglio dello stipendio del 40 per cento ».

ENZO SAVARESE. Sì, ma questo è successo negli Stati Uniti d'America: si tratta di personale assunto con un contratto americano.

La mia domanda, invece, verteva su un altro problema.

FABIO MASSIMO FRATI, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. Vengo subito alla questione.

Anche se noi siamo riusciti ad inceppare meccanismi come quelli che avrebbero dovuto presiedere alla terziarizzazione, altro è avvenuto nel trasporto aereo a Roma. Per quanto riguarda le mense e le società di pulizia, per esempio, abbiamo assistito all'ingresso nel settore di società e di cooperative nuove, addirittura gestite da dirigenti sindacali che prima avevano accettato le terziarizzazioni e poi se ne erano andati dall'azienda.

Sulle mense, presentammo un esposto all'Ispettorato del lavoro, il quale trovò personale addirittura non segnato, non in regola, per cui vennero fatte delle multe. Viene mandato via il personale inquadrato con contratto normale e vengono assunti lavoratori con contratti *part-time*, di due ore e un quarto al giorno, addirittura in aeroporto al *check-in*. C'è una precarizzazione totale.

Dovremmo quindi avanzare una proposta tesa a salvare tutto, sia l'azienda sul mercato sia i posti di lavoro. La filosofia di questa dirigenza, che non compare sui documenti ufficiali, è quella di cui si parla ovunque in Alitalia. Schisano ha detto: ho ereditato 18 mila dipendenti di cui non so cosa fare, in quanto mi basterebbero 200-300 persone (quello che tutti all'interno chiamiamo il « pensatoio »), per fare solamente il *marketing* strategico; tutto quello che serve lo prendo con la terziarizzazione, per cui acquisisco il servizio, o addirittura prendo con il *leasing* ciò che mi serve sul momento, per avere una struttura non solo collocata sui picchi del mer-

cato e sulle direttrici, ma caratterizzata da una flessibilità totale.

Se si ragiona solamente in termini numerici e non sulla sicurezza, sulla sovranità nazionale, sul diritto al lavoro dei dipendenti, noi non siamo d'accordo. Abbiamo altri valori che vogliamo siano affermati, ritenendo che paradossalmente vi sia una convergenza di intenti fra chi difende la propria busta paga, l'utente ed il Parlamento che dovrebbe mantenere questo paese, perlomeno nel settore dei trasporti, a sovranità nazionale.

Ci è stato chiesto inoltre che cosa rimarrà, alla fine, del piano Schisano. Egli è stato molto abile nel vendere bene non all'interno (perché tra i lavoratori c'è uno scollamento totale) ma all'esterno; cita un insieme di numeri che per l'osservatore non direttamente coinvolto possono risultare giustificati e sufficienti. Se non fossimo riusciti a fare queste cose, lui sarebbe partito iniziando ristrutturazioni forti sul comparto volo. Come dicevo prima, ad un piano non ne basta un altro. Per esempio, sugli assistenti di volo a luglio eravamo contrari perché sostenevamo che i sacrifici non sarebbero bastati; dopo sei mesi è ritornato alla carica chiedendo ulteriori tagli. Noi siamo disponibili a fare sacrifici, a svolgere il nostro ruolo all'interno per sanare sprechi e cattive condizioni; ma perché Schisano parla di tagli a persone che percepiscono uno stipendio che va da un milione 400 mila a 2 milioni al mese, mentre egli ha un lauto stipendio di un miliardo 300 milioni l'anno ed ha assunto decine di dirigenti a 500-800 milioni l'anno? È come se si trattasse di un'azienda schizofrenica e divisa tra le persone che lavorano, cui vengono chiesti continuamente tagli, e coloro i quali siedono invece ad altre mense in cui tutto è permesso, per cui si registrano sprechi, come se l'azienda non fosse in crisi.

Sembra che ora sia in preparazione il *family day*: egli, seguendo una filosofia americana, vuole invitare tutti i dipendenti del gruppo con le relative famiglie (circa 40 mila persone) a Roma a settembre per una grossa *convention* all'americana in cui riconquisterà il consenso all'interno dell'a-

zienda. È un personaggio che non tiene conto degli scontri sociali e del costo sociale che può comportare l'applicazione di determinate teorie, se ne disinteressa.

Per quanto riguarda la sicurezza, penso che quanto abbiamo detto sia stato sostenuto anche dalle organizzazioni sindacali dei piloti. Per il personale di terra, so che per esempio in passato le ruote venivano sostituite con un certo numero di millimetri di battistrada, mentre oggi vengono sostituite alla metà di quel battistrada.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Presidente, le ricordo che l'ordine del giorno prevede anche l'audizione delle altre organizzazioni sindacali.

PRESIDENTE. Infatti abbiamo cominciato questa audizione con un quarto d'ora di ritardo!

FRANCESCO LA SAPONARA. Vorrei conoscere i dati in merito alla rappresentatività del SULTA rispetto al totale del personale di terra, cioè il numero dei vostri iscritti ed il totale degli associabili.

Quello della sovranità nazionale è un vecchio problema di tutto il trasporto marittimo e aereo; si tratta di valutazioni che fanno leva su elementi tecnici, economici e politici, ma devono essere inserite in un contesto più ampio, europeo. La dipendenza nazionale in questo campo va bene forse per i teorici della libera concorrenza, non per la concorrenza operativa.

A livello di battuta, quando lei dice che si può anche regalare l'azienda, parlando giornalmisticamente, lei pensa a qualche grossa organizzazione di trasporto aereo europeo (per esempio la Lufthansa) o si riferisce ad altri gruppi?

CARLO GIANANDREA, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. Per quanto riguarda i dati, siamo 2.500 lavoratori del trasporto aereo, dei quali 1.100 sono assistenti di volo, per cui la nostra è l'organizzazione sindacale più rappresentativa in Alitalia. Ricordo che la CGIL e la CISL hanno 500 assistenti di volo ciascuna, la UIL ne ha 200; il SULTA, ripeto,

ne ha 1.100, quindi è l'organizzazione più rappresentativa. Per il personale di terra, la più rappresentativa è il CED; alle prenotazioni ci sono circa 650 iscritti.

Quando si è parlato della riduzione del costo del lavoro, è stato chiesto se si sia mai verificata una riduzione economica. L'assistente di volo ha perso più del 20 per cento del proprio stipendio dal luglio dello scorso anno. È un dato inconfutabile.

EUGENIO DUCA. Mi collego alla risposta riferita alla domanda del collega Savarese. Questa mattina i piloti hanno sostenuto che mentre loro rispetto alla media europea hanno un trattamento leggermente inferiore, chi vola è sopra la media europea del 40 per cento. Mettersi d'accordo diventa quindi molto difficile.

CARLO GIANANDREA, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. A noi questo non risulta assolutamente.

GIULIO CAPIERO, *Delegato RSA-SULTA*. L'onorevole Savarese, che abbiamo avuto l'onore di ospitare, insieme al presidente Boghetta, in una nostra assemblea al centro direzionale, ha già avuto modo di ascoltare le nostre considerazioni sulle conseguenze che, a livello di sicurezza, deriverebbero dall'ipotesi in cui l'Alitalia perdesse il controllo del centro elaborazione dati. In questa sede vorrei proporre alcuni esempi di gestione della sicurezza demandati al sistema informativo dell'Alitalia. La sostituzione dei pneumatici - è questo il primo degli esempi che intendo richiamare - avviene quando il centro elaborazione dati rileva che un certo pneumatico è stato utilizzato per un determinato numero di atterraggi e di decolli, per cui non si tratta di una verifica « a vista ». Allo stesso modo, pezzi interni dell'aeromobile o parti della carlinga sono sostituiti soltanto nel momento in cui il centro elaborazione dati rileva che sia giunto il momento di procedervi. Altri problemi derivanti dalla terziarizzazione del CED, più volte negata dall'Alitalia anche nel corso di audizioni rese davanti a questa Commissione, sono collegati alla

schizofrenia cui accennava in precedenza l'onorevole Duca. In questa stessa aula l'ingegner Schisano ha affermato che erano stati presi due piccioni con una fava, dal momento che, grazie alla collaborazione con l'IBM, vi era stata la possibilità di risolvere alcune problematiche sulla sicurezza del volo. L'onorevole Savarese conosce la dislocazione del centro elettronico e quella del centro direzionale: se qualcuno può pensare che determinate operazioni possano essere eseguite a trecento metri di distanza dal centro elettronico, sicuramente è un pazzo! Eppure, le dichiarazioni rese in questa sede sono andate in tutt'altra direzione. La fiducia che noi riponiamo in una dirigenza che afferma pubblicamente di non fare alcun tipo di terziarizzazione è inesistente. Proprio l'altro ieri siamo stati ricevuti dall'Alitalia e ci è stato annunciato che è terminato lo studio sulla *joint venture* (è questo il termine con il quale viene spacciata la terziarizzazione); vi sono alcuni concorrenti i quali aspirano alla maggioranza della società, nel senso cioè che non sono interessati ad una collaborazione dell'Alitalia ma vogliono acquisire il controllo del suo centro elettronico.

Un'analoga gara si sta effettuando anche presso le ferrovie dello Stato, con gli stessi concorrenti. Non vorrei che il controllo del trasporto nazionale finisse nelle mani dell'IBM, che sta agguantando l'intero mercato, con tutti i rischi che ne deriverebbero.

MARCO BOTTIGLIERI, *Membro del coordinamento nazionale del SULTA*. Considerato che la situazione degli Aeroporti di Roma, società del gruppo Alitalia, è sicuramente illuminante circa le reali intenzioni dei vari *management*, e considerato altresì che tutta la questione delle gestioni aeroportuali è oggetto di un decreto-legge, chiedo se sia possibile disporre un'audizione specifica, anche in vista di uno sciopero che abbiamo programmato per il prossimo 7 luglio, sul tema delle gestioni aeroportuali e su quello dell'assistenza al volo.

PRESIDENTE. Vi ringrazio per il contributo fornito ai nostri lavori.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 18,45, è ripresa alle 18,50.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione nazionale piloti e assistenti di volo (ANPAV) e dell'Associazione tecnici di volo (ATV).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'assetto del settore aereo, l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale piloti e assistenti di volo (ANPAV) e dell'Associazione tecnici di volo (ATV), ai quali do senz'altro la parola.

MASSIMO MUCCIOLI, *Presidente dell'ANPAV*. Abbiamo già avuto occasione di formulare presso la competente Commissione del Senato una serie di considerazioni in merito al problema del riassetto del settore aereo. In questa sede ci limitiamo pertanto a ribadire alcuni punti fondamentali. La nostra associazione professionale rappresenta la categoria degli assistenti di volo, i quali, come operatori del trasporto aereo, si trovano ad affrontare in prima linea una sfida competitiva che, in previsione del 1997, diventerà sempre più cruenta. Come si sa, nel 1997 sarà pienamente operante la liberalizzazione del trasporto aereo, con la conseguente possibilità per tutti i vettori di effettuare anche voli interni in paesi e mercati fino a quell'epoca ad esclusivo appannaggio dei vettori nazionali. È uno scenario, quello che si aprirà con il 1997, che verosimilmente consentirà la sopravvivenza soltanto di quelle realtà strutturate in modo tale da praticare costi bassi, coniugati alla qualità ed all'efficienza del servizio. Purtroppo, l'Alitalia, per svariati motivi, si accinge a questo appuntamento vitale con una debolezza strutturale abbastanza preoccupante, oltre che con un evidente ritardo. I concorrenti della compagnia di bandiera, per effetto del fenomeno della globalizzazione, si presentano agguerriti e strutturati ade-

guatamente; alcuni di essi, come la British e la Lufthansa, hanno oramai una situazione finanziaria ottimale, la prima per la sua politica di espansione ed efficienza, la seconda per un investimento in flotta, fatto negli anni scorsi che sta oggi dando i primi frutti. Altre realtà a noi vicine, come Iberia ed Air France, pur presentando conti in rosso, stanno tuttavia usufruendo positivamente di ampie ricapitalizzazioni concesse dai governi nazionali.

È ovvio che tutti i nostri concorrenti hanno predisposto ed attuato radicali piani di ristrutturazione e di risanamento. Anche in Alitalia, pur tra tentennamenti e sperequazioni, si è recentemente applicato un piano di risanamento che sta già dando i primi frutti.

Per ciò che attiene la categoria degli assistenti di volo, va sottolineato che è dal 1991 (crisi del Golfo) che questi lavoratori hanno iniziato a fornire contributi fattivi al risanamento aziendale.

Nel 1992 vi è stata la chiusura di un contratto innovativo in cui si abbandona la logica del salario garantito e tutti i parametri retributivi vengono legati alla pura produttività. Tale logica è ancora oggi estranea, ad esempio, ad altri naviganti.

Nel 1993 diventa evidente la crisi finanziaria e strutturale dell'azienda, che chiede a tutte le categorie un contributo economico-organizzativo per abbattere i costi. Le successive trattative portano ad un contributo evidente degli assistenti di volo e del personale di terra. Difficilmente valutabile il contributo dei piloti.

Nel 1994 avviene la stipula di un contratto, per gli assistenti di volo, in base ad una logica di cessione. Il contributo si evidenzia specie sulla parte economica e normativa. Si determina un risparmio quantizzabile in circa 110 miliardi sul costo del lavoro, raggiunto attraverso la riduzione delle composizioni degli equipaggi, l'aumento dei limiti d'impiego, la riduzione delle qualifiche e dell'iter di accesso, l'introduzione di flessibilità operative; nella parte prettamente economica si è concordata una drastica riduzione degli emolumenti legati alla prestazione, producendo una riduzione consistente di un salario già

ampiamente bilanciato a favore della parte mobile.

È da ricordare che nel contempo il personale di terra ha contribuito con una riduzione occupazionale di circa 2 mila unità lavorative. Un grande atto di responsabilità, quindi, operato senza eccessive conflittualità; se contrapposizioni vi sono state con le aziende, con qualche ripercussione sull'utenza, queste vanno imputate prevalentemente ai criteri di applicazione del piano ed alla mancata equità di contribuzione delle varie categorie al risanamento aziendale.

È evidente che nel momento in cui tutte le categorie avranno concordato il loro contributo al risanamento, resta aperta l'esigenza di procedere ad un intervento di ricapitalizzazione dell'azienda, attuato secondo i dettami e le disposizioni comunitarie.

Ci lascia piuttosto perplessi l'ostinazione con la quale l'attuale *management* del gruppo continua a rimandare questo essenziale contributo, senza il quale riteniamo che nessun ulteriore sacrificio delle categorie, anche il più radicale, possa servire a ripianare i conti e rinforzare l'azienda in vista di un panorama concorrenziale che potrebbe essere fatale alle sorti del gruppo.

Ci rendiamo conto che il permanere di vertenze con altre categorie del trasporto aereo renda il quadro ancora incerto, ed offra, secondo noi, il pretesto alla dirigenza aziendale per porre in atto operazioni oscure di *low cost* e di frammentazione dell'organizzazione del patrimonio aziendale.

Ricordiamo per tutte l'operazione Ansett, un vero e proprio tentativo di delocalizzazione e terziarizzazione dell'attività operativa dell'Alitalia che, per le modalità con cui è stata attuata, ha generato conflitti ed azioni di contrapposizione fra le parti. Al punto che, nel marzo scorso, è stato necessario ricorrere ad una mediazione ministeriale con il preciso impegno dell'Alitalia di dare temporalità a questa esperienza, prevedendo l'impiego, sulle macchine in *leasing*, di equipaggi Alitalia. Al riguardo l'associazione che rappresento

vorrebbe farvi conoscere la nostra proposta di soluzione al problema Ansett.

Dobbiamo però constatare che, con il pretesto della mancata definizione dell'accordo con i piloti, l'azienda ha chiesto ed ottenuto una ulteriore proroga per l'utilizzo di personale straniero, violando in pratica precisi impegni assunti in sede ministeriale nel marzo scorso. È per questo che l'ANPAV il 28 aprile ha richiesto l'intervento diretto del responsabile del Ministero dei trasporti per richiamare l'Alitalia ad un comportamento consono agli impegni presi in così autorevole sede. Nella lettera in oggetto abbiamo pertanto rilevato la pretestuosità della tesi aziendale, secondo la quale esisterebbe una stretta correlazione tra la vertenza attualmente in atto con la categoria piloti e l'utilizzo di equipaggi Alitalia su voli attualmente operati da Ansett. Tesi pretestuosa in quanto riteniamo che ben può il personale commerciale di cabina, attualmente in forza o di futura assunzione della nostra compagnia, essere utilizzato in tempi brevi per detti compiti operativi, poiché riteniamo che il protrarsi della spinosa questione piloti non debba inficiare l'impiego di personale italiano peraltro disponibile.

Ovviamente le preoccupazioni per operazioni del genere derivano dalla difesa dei livelli occupazionali e dalla constatazione che si tratti di strategie rafforzate, contingenti e per niente strutturali. Il piano presentato dall'Alitalia recentemente alle organizzazioni sindacali si presenta infatti con queste caratteristiche e più d'una sono le perplessità che abbiamo rilevato.

La realizzazione di un nuovo assetto della flotta che consenta un utilizzo ottimale, flessibile ed omogeneo della stessa è senz'altro un obiettivo primario per il rilancio ed il risanamento dell'azienda. Al momento tale politica si mostra abbastanza confusa e, al di là delle tesi di piano, l'acquisto dei nuovi aeromobili *Fokker* ed il ritardo nell'introduzione dei 767 nella rete aziendale non fanno piena luce su tale aspetto. La scelta di una flotta e di un tipo di macchina piuttosto che un'altra ha ripercussioni rilevanti sia in campo oc-

cupazionale, sia politico, in quanto va considerato l'indotto che ruota intorno all'introduzione di una nuova macchina ed il fatto che queste scelte ed investimenti vengono operati con capitali pubblici.

A proposito della rete va sottolineata la preoccupazione per quegli aspetti del piano che prevedono l'impiego di compagnie cosiddette *low cost*, dedicate a settori a lungo raggio e *regional jet*. Ci troveremo di fronte ad un'azienda a rete, oppure ad un gruppo con aziende partecipate? Ancora non è chiaro il disegno aziendale e temiamo che su questo punto, come su molti altri, le idee ed i disegni siano nebulosi, perché non ancora adeguatamente socializzati con le organizzazioni sindacali.

Pur comprendendo le esigenze di riservatezza necessarie allorché si lavora per attivare alleanze strategiche con altri vettori, la nostra associazione non intravede azioni incisive e costruttive in questo campo; anzi temiamo che tale titubanza nella politica delle alleanze possa risultare fatale nel momento in cui verrà realizzata la completa globalizzazione del trasporto aereo.

L'azienda, nell'esposizione del piano, ha sottolineato i principali aspetti critici dell'Alitalia; molti di essi sono in sintonia con quanto ho precedentemente esposto. Alcuni, come la vetustà della flotta o la progressiva dilatazione dell'indebitamento, si collegano inevitabilmente alle esigenze primarie di procedere al più presto ad una adeguata ricapitalizzazione del gruppo. Altri, come la supposta scarsa flessibilità delle risorse umane e dei mezzi, attengono all'incapacità organizzativa ed alle pesanti strutture burocratiche, oltre che alla difficoltà a permeare quadri e centri di decisione e gestione di moderne ed elastiche mentalità di mercato. Altri ancora, come l'assenza di una radicata cultura aziendale della qualità del servizio, sono al momento continuamente oggetto di sollecitazione e critica sindacale.

Avviene purtroppo che oggi, importanti servizi come la *customer service*, una direzione addetta alla ricerca di modelli organizzativi e di erogazione improntati alla eccellenza del prodotto Alitalia, che do-

vrebbero promuovere anche il coinvolgimento del personale, sono gestiti secondo logiche autoritarie, a circolo chiuso, e con modelli relazionali impositivi tipici di un'azienda monopolistica. Sicuramente questa constatazione pone in risalto anche un evidente problema di competenze specifiche.

Ci rendiamo conto che non può essere questa la sede per sollecitare un piano di relazioni sindacali all'interno dell'Alitalia più consono ai tempi che viviamo, ma è opportuno ricordare che il coinvolgimento degli addetti e delle loro strutture rappresentative costituiscono un veicolo primario per raggiungere gli obiettivi comuni.

Senza un radicale cambiamento culturale aziendale, una logica di coinvolgimento dei dipendenti e delle relazioni sindacali costruttive e dialettiche, temiamo che le azioni ed i disegni strategici, spesso disarticolati e nebulosi, del *management* Alitalia possano risultare inutili, pur in presenza di ricapitalizzazioni o ulteriori piani di ristrutturazione.

GIOVANNI CULTRARO, *Rappresentante dell'ATV*. Ringrazio innanzitutto la presidenza e i componenti di questa Commissione per averci dato modo di far sentire anche la nostra voce e di esprimere le nostre valutazioni.

Desidero fare una breve premessa per far comprendere chi siano i tecnici di volo, quali compiti abbiano a bordo degli aerei e come possano essere utilizzati in termini di produttività e di rilancio all'interno della compagnia Alitalia. I tecnici di volo svolgono la loro attività all'interno della cabina di pilotaggio, insieme ai piloti, e fanno parte dell'equipaggio di condotta. Attualmente siamo impiegati sui Boeing 747 (i famosissimi *jumbo*) e sugli A300, aerei sui quali i tecnici di volo fanno parte — lo ripeto — dell'equipaggio minimo di condotta: l'aereo, infatti, non può partire senza il comandante, il pilota, e anche se manca il tecnico di volo.

L'iter addestrativo al quale i tecnici di volo sono sottoposti, fin dal momento dell'assunzione e poi durante lo svolgimento della loro attività professionale, è identico

a quello dei piloti: frequentiamo insieme a questi ultimi lo stesso corso base, nella maggior parte dei casi nella stessa aula; è quindi identico il bagaglio di cognizioni tecnico-teoriche. Ovviamente, l'impiego a bordo della macchina varia in ragione della posizione diversa che si occupa.

Gli addestramenti pratici al simulatore si svolgono normalmente per equipaggi omogenei di condotta, formati dal comandante, dal pilota e dal tecnico di volo. Attualmente in Alitalia, negli aerei sui quali voliamo (Boeing 747 e A300), gli equipaggi minimi sono composti da due piloti e un tecnico di volo, mentre gli equipaggi rinforzati sono formati da due tecnici di volo e tre piloti. Parlando di equipaggi, il rapporto numerico conferisce alla nostra rappresentanza di categoria una rilevanza che è paragonabile a quella dell'APPL o almeno si colloca a metà strada tra quest'ultima associazione e l'ANPAC.

Non diciamo tutto questo nell'intento di ridimensionare la categoria dei piloti o di reclamare cose diverse; non entriamo, anzi, nel merito delle loro richieste, perché si tratta di problemi loro. Ci preme però sottolineare che l'attenzione delle istituzioni verso i problemi connessi al trasporto aereo è stata a nostro avviso — chiedo scusa alla Commissione — piuttosto tardiva: probabilmente poteva essere percepito da tempo che vi fosse qualcosa nell'aria; noi l'abbiamo percepito da moltissimo tempo ed il nostro comportamento è stato improntato alla non conflittualità e alla collaborazione con l'azienda finché abbiamo creduto a un piano serio ed effettivo di risanamento e di sviluppo.

Oggi le istituzioni si sono rese conto del problema rappresentato dall'Alitalia e dalle categorie che lavorano nella compagnia perché le azioni che sono state portate avanti hanno avuto una risonanza addirittura mondiale, ma questa protesta poteva essere probabilmente prevista e soprattutto evitata.

Attualmente nella nostra categoria sta crescendo il malcontento, perché l'evoluzione tecnologica e le scelte effettuate dall'Alitalia colpiscono pesantemente i livelli occupazionali dei tecnici di volo: basti

pensare che i nuovi aerei sono disegnati con una cabina di pilotaggio in cui non trova più posto il tecnico di volo. Proprio nell'ottica di una previsione del genere, abbiamo chiesto da tempo di avviare tavoli per una soluzione globale dei problemi. Inoltre, dal 1991 al 1993 abbiamo accettato, al pari delle altre categorie, una serie sacrifici e abbiamo siglato, nel gennaio 1994, un accordo con l'azienda che prevedeva la riqualificazione dei tecnici di volo a piloti.

Nel novembre 1994 abbiamo sottoscritto, presso l'Intersind, una dichiarazione di intenti in cui erano contenuti concetti di partecipazione alla soluzione delle problematiche dell'azienda e soprattutto si gettavano le basi per una rapida definizione del contratto di lavoro.

Ricordo inoltre che il 22 febbraio 1995 abbiamo concluso un accordo con l'azienda, autoriducendo i costi relativi alle trasferte per i colleghi che erano impegnati nel corso di riqualificazione negli Stati Uniti. Sempre all'inizio di quest'anno – mi sembra nel mese di marzo – abbiamo siglato un accordo, in virtù del quale l'intera categoria ha ceduto un giorno di riposo mensile per dar modo al programma di riqualificazione avviato di andare avanti, dal momento che l'azienda sosteneva di avere problemi di organico.

Desidero inoltre sottolineare che fino al 1992 l'Alitalia ha negato che vi fossero problemi relativi ai livelli occupazionali per la categoria dei tecnici di volo, mentre altre compagnie stavano cercando già da dieci anni di risolvere tali problemi; l'Alitalia ha continuato ad assumere tecnici di volo fino al giugno del 1992 e nel 1993 – poco meno di un anno dopo – sono emersi questi problemi: noi l'avevamo previsto, il *management* dell'Alitalia probabilmente no.

Siamo contrari – e risponderemo no – alla politica dello « spremimento del limone »; siamo anche disposti a lasciarci spremere, ma vorremmo bere anche noi una parte del succo del limone. Credo si tratti di un'aspettativa più che legittima. Intendiamo inoltre difendere i livelli occupazionali.

Facendo un discorso di prospettiva proiettato nel futuro, probabilmente nelle navicelle spaziali non esisterà il problema del tecnico di volo, perché al loro interno opera una persona che ha la funzione di comando, slegata dalle manualità della stessa navicella, mentre un'altra persona svolge le funzioni di pilota ed è addestrata a tal fine; vi è poi un altro operatore, denominato *system operator*, le cui funzioni sono quelle che attualmente competono al tecnico di volo a bordo degli aerei dell'Alitalia.

Nella nostra ottica, il problema si potrebbe risolvere in termini di economicità facendo in modo che l'Alitalia trovi del personale addestrato e formato; sarebbe sufficiente introdurre una modifica e prevedere addestramenti integrativi per ottenere risultati sicuramente meno costosi rispetto alla formazione di nuovo personale. Abbiamo avanzato proposte al Ministero dei trasporti, nonché all'VIII Commissione del Senato, ed abbiamo chiesto di affrontare i nostri problemi in tavoli istituzionali, ma non abbiamo mai ricevuto risposte positive.

In realtà, i tecnici di volo chiedono ben poco: innanzitutto, vogliamo un ripristino della credibilità degli interlocutori Alitalia; ci è stato detto che esisteva un piano che ci penalizzava e ci siamo posti umilmente nell'ottica di essere penalizzati, accettando dei sacrifici; vedevamo però un piano che effettivamente potesse risanare l'Alitalia e desse la possibilità di continuare a lavorare. Perciò, quando ci siamo trovati presso l'Intersind, con l'azienda che ribadiva la validità di quel piano, mentre il giorno dopo abbiamo scoperto che alcuni aerei dell'Alitalia (quelli su cui voliamo) venivano svenduti, ci siamo rimasti molto male, perché non è accettabile, nell'ambito di rapporti corretti, giocare da una parte a carte scoperte e dall'altra a carte coperte.

È con profondo rammarico che vediamo i nostri aerei sverniciati e ridipinti con altri colori, che tornano a fare le stesse rotte che facevano in precedenza, sempre per Alitalia, ma con equipaggi stranieri a bordo.

Riteniamo che questo non sia un piano di risanamento. Abbiamo dato disponibilità a normative *charter* e soprattutto *cargo* diverse, che rendessero le operazioni ed i costi Alitalia compatibili con le esigenze del mercato, con le quali siamo pronti a confrontarci e ad affrontare tutte le problematiche esistenti per trovare le giuste soluzioni.

Oltre al ripristino di questa credibilità, vogliamo un rapido rinnovo del contratto di lavoro e chiediamo anche un tavolo intersindacale per la ricerca e l'attuazione di tutte quelle soluzioni complementari ed alternative alle problematiche che non trovano definizione con i metodi convenzionali. In sostanza, non vogliamo che la rincorsa al profitto senza regole metta in discussione la qualità del servizio che oggi Alitalia offre e che diventa ogni giorno più scarso: lo vediamo con i nostri occhi. Per 14 ore di volo, il nostro vassoietto di generi di conforto – sarà una cosa banale – è composto da un pezzettino di formaggio, una mela, un pezzo di pane e forse qualche fettina di prosciutto: non abbiamo altro. Questo ci sembra assurdo: ci compriamo i panini e ce li portiamo dietro. Il più delle volte succede di uscire di casa a una certa ora e di arrivare in albergo a Tokio dopo 20-22 ore: questi sono i nostri limiti di impiego. In questo tempo comprendo ovviamente anche i periodi di trasporto con mezzi non considerati di servizio e che però gravano sulle spalle del personale navigante.

Ribadisco che non vogliamo che la rincorsa al profitto senza regole metta in discussione la qualità del servizio offerto o addirittura pregiudichi la sicurezza del volo. Alitalia ha cambiato il proprio *management* all'inizio dell'anno scorso ed il deficit, anziché diminuire, è aumentato; l'indebitamento è peggiorato.

Non vediamo attualmente soluzioni valide. Vorremmo proposte serie perché non desideriamo conflittualità ma soltanto metterci seduti ad un tavolo e trovare consenso: siamo aperti a tutte le soluzioni. Ringrazio la Commissione.

ENZO SAVARESE. Quante persone siete voi tecnici di volo?

GIOVANNI CULTRARO, *Rappresentante dell'ATV*. Attualmente siamo circa 260 persone. In termini di equipaggi – poiché un tecnico di volo opera con due piloti e due tecnici con quattro – è come se fossimo circa 500 piloti: è più del doppio.

GIOVANNI OGNIBENE, *Rappresentante dell'ATV*. Signor presidente, ritengo utile sottolineare molto brevemente un particolare recentissimo. Prima dei noti episodi dello scorso 14 giugno, abbiamo saputo il giorno precedente – il 13 – che in quella data sarebbero dovuti venire rappresentanti di una società americana per acquistare i due boeing 747 dell'Alitalia convenzionalmente definiti *cargo* (quelli cioè che trasportano solo merci) per poi riaffittarli all'Alitalia con equipaggi americani a decorrere dal 1° luglio-1° agosto.

Vogliamo evidenziare questo aspetto perché attiene proprio ai livelli occupazionali. Se la cosa non si fosse bloccata, dal 1° luglio gli americani si sarebbero seduti al nostro posto di lavoro. Se la cosa interessa, dal momento che riguarda il settore *cargo*, sul quale si pone poco l'attenzione a quanto ci risulta, dirò che le altre compagnie hanno realizzato molti profitti. In questo caso invece l'azienda voleva operare terziarizzazioni ed eventualmente ottenere profitti rimettendoci posti di lavoro di personale italiano.

MARIO CANALE, *Vicepresidente dell'ANPAV*. Signor presidente, sulla stampa, in azienda ed in ambito sindacale viviamo un momento di conflitto e si registrano molte condanne che evidenziano le anomalie del settore.

Vorremmo invece cercare – è nostro auspicio – di cambiare metodo e cominciare con le proposte, soprattutto nella sede istituzionale nella quale il Governo dovrà indicare una strada alla compagnia di bandiera. Così facendo, si potrebbe evitare di allungare i tempi della vertenza.

La proposta di massima che vorremmo avanzare – che ovviamente non è possibile

illustrare tecnicamente in questa sede — riguarda l'Ansett, che è un po' il simbolo della conflittualità oggi esistente tra l'Alitalia e tutte le organizzazioni sindacali, nessuna esclusa.

La cessione di attività operativa del gruppo Alitalia a favore dell'Ansett crediamo sia il motivo principale della radicalizzazione del conflitto che ha in questi giorni creato pesanti disagi all'utenza — come tutti sapete — per gli scioperi effettuati e quelli annunciati.

Noi riteniamo che, a fronte di circa 300 assistenti di volo italiani già abilitati addestrati da Alitalia oggi esclusi dal mercato del lavoro, o presenti solo in modo precario e saltuario, sia da considerare insostenibile la continuazione di esperienze di delocalizzazione estera di attività produttiva della compagnia di bandiera.

Considerando che il costo del lavoro per far rientrare tali attività all'interno del gruppo dovrà essere più o meno nella media del costo del lavoro attualmente detenuto da Ansett, e che tale livello di costo è presente diffusamente in aziende del gruppo, la nostra associazione ritiene indispensabile ricercare soluzioni all'interno del gruppo Alitalia (Avianova, Eurofly, Air Europe), prevedendo un sistema di iter professionale trasversale con l'immediato utilizzo di neoassistenti di volo.

Tale operazione consentirebbe l'immediato abbassamento del costo unitario senza incidere sulle condizioni economico-normative degli attuali e futuri assistenti di volo.

Considerando questa proposta come l'unica soluzione per dirimere in tempi brevi una conflittualità spesso scomposta, e allo stesso tempo garantire occupazione a personale navigante italiano, con il risultato, non trascurabile, di arrestare una deleteria politica di smembramento dell'attività operativa Alitalia, l'ANPAV è pertanto disposta, in tutte le sedi aziendali e istituzionali, a sostenere tale proposta, nell'ottica di una indispensabile ripresa di costruttive relazioni industriali e della creazione di un clima di pace sociale indispensabile alla politica di rilancio della compagnia di bandiera.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti e sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,15, è ripresa alle 19,20.

Audizione di rappresentanti della CISNAL.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, l'audizione di rappresentanti della CISNAL.

Chiedo scusa per il ritardo ma l'argomento è estremamente importante, per cui è facile non rispettare i tempi e quindi incorrere in ritardi, come accade per gli aerei...! Do subito la parola per una relazione introduttiva al segretario Segarelli.

PAOLO SEGARELLI, *Segretario nazionale della CISNAL-Trasporti*. Cercherò di essere breve, tenendo conto della situazione e soprattutto perché mi preoccupo per i colleghi di CGIL, CISL e UIL, che non so come si sentiranno per essere stati preceduti da noi...! Ma è solo una battuta.

Desidero esprimere apprezzamento nei confronti della Commissione per aver avviato questa indagine conoscitiva. Se mi è consentito, forse sarebbe stato meglio deliberarla un po' prima. In questo momento, il problema Alitalia è diventato di drammatica attualità, ma per gli osservatori e per chi vive in Alitalia il problema ha origini lontane, non nasce in questo momento. Le manifestazioni sindacali, sia quelle formalmente legittime sia quelle più discutibili, che si sono svolte in questi giorni hanno riproposto con drammatica attualità il problema Alitalia, che però nasce da molto lontano e, a nostro giudizio, ha anche grandi implicazioni, sotto certi aspetti, politiche, cioè le precedenti gestioni Alitalia hanno avuto forti connivenze o fortissimi intrecci con il sistema politico, per intenderci quello della prima Repubblica. Il discorso dovrebbe partire da lontano e non so se sia utile in questa sede, però un minimo di richiamo a quel che è avvenuto in passato è necessario.

La gestione Nordio dovette affrontare il problema della *deregulation*. Fu la prima a doverla affrontare e, secondo me, scientemente si tentò di esorcizzarla, sostenendo che la *deregulation* era sostanzialmente negativa, che metteva in discussione la sicurezza del trasporto aereo. Si tentò di esorcizzarla e di evitarla, mentre le altre compagnie europee, la concorrenza, invece si attrezzava per operare nei nuovi scenari. Purtroppo, in quella situazione, Nordio fu solo nel contesto internazionale, ma in ottima compagnia in Italia, in compagnia delle forze politiche, e venne difeso.

Più grave è stata la gestione Bisignani che, a nostro giudizio, ha consentito le ultime fasi di simbiosi parassitaria tra l'Alitalia ed un certo sistema. L'acquisto dell'MD11, la costruzione della sede della Magliana sono tutti episodi sui quali forse bisognerebbe fare un po' più di luce, per cercare di capire come possano essere avvenuti.

A questo punto, arriva sulla scena, se non sbaglio nel febbraio 1994, l'ingegner Schisano ed afferma a chiarissime lettere che l'Alitalia ha 500 giorni di vita. A nostro giudizio, un'affermazione un po' incauta, anche perché per un'azienda di trasporto aereo, che vende non solo nell'immediato ma anche in tempi lunghi ad agenti turistici, terrorizzare in un certo senso la potenziale clientela produce gli stessi effetti che produrrebbe la FIAT se dicesse che tra 500 giorni probabilmente chiuderà gli stabilimenti: non so chi comprerebbe più FIAT, pensando ai pezzi di ricambio, eccetera. Lo stesso avviene nel trasporto aereo. Fu una mossa incauta, che comunque spaventò, sotto certi aspetti, e convinse di una situazione che effettivamente era drammatica. La nostra critica è di non aver portato all'esterno questo aspetto, ma la situazione effettivamente era tanto drammatica che tutto il personale fu coinvolto e fu positivamente disposto a discutere e ad affrontare i piani di ristrutturazione e comunque comprese la gravità della crisi. Si ottenne in Alitalia una pace sociale; anzi, alcune organizzazioni sindacali dovettero lottare per essere partecipi della pace sociale.

Purtroppo, sembra di capire – anzi è un dato certo – che l'attuale gestione dell'Alitalia non sia stata in grado di approfittarne se, quasi alla fine dei 500 giorni, siamo passati dalla pace sociale ad una situazione di conflittualità aspra. Tra l'altro, fu una pace effettiva, perché il personale di terra rinunciò al contratto integrativo e di fatto sta aspettando il rinnovo del contratto nazionale e il personale di cabina rinnovò a zero il proprio contratto e concesse recuperi di produttività. Sostanzialmente, alla fine dei 500 giorni è scoppiata di nuovo la guerra. Tutte le organizzazioni sindacali, del personale di cabina e di quello di terra, sono schierate e in lotta. È un fatto sotto certi aspetti preoccupante, perché evidentemente diventa difficile rilanciare un'azienda se non c'è una forte capacità di coinvolgere le maestranze, i lavoratori. Da certi indizi che si colgono vivendo in azienda, alcuni inviti alle organizzazioni sindacali ad essere più pesanti vengono anche dalle strutture dirigenziali: evidentemente, c'è in azienda un clima fortemente deteriorato. Secondo noi, questa è una delle motivazioni che rendono difficile un rilancio della compagnia.

L'altro grande problema è quello della ricapitalizzazione. È forse inutile riportare dati che saranno senz'altro a vostra conoscenza, però, a nostro giudizio, il vero costo da abbassare – oltre quello del lavoro, sul quale l'Alitalia batte da anni: ogni piano di ristrutturazione tende ad abbassare il costo del lavoro – è quello dell'indebitamento, veramente enorme. Se non sbaglio, nell'esercizio 1993 il disavanzo è stato di 345 miliardi, ottenuto scrivendo a proventi 112 miliardi derivanti dall'alienazione di aerei; quindi la perdita totale reale sarebbe stata di circa 450 miliardi. Per il 1994, i dati forniti il 10 maggio agli azionisti illustravano un utile operativo di 114 miliardi. A causa degli oneri finanziari dovuti all'indebitamento, il risultato di esercizio si conferma in rosso per 228 miliardi. Quindi, il vero problema è evidentemente quello dell'enorme costo dell'indebitamento.

Come organizzazione sindacale, siamo senz'altro favorevoli ad una ricapitalizza-

zione dell'azienda, ma il problema vero, a nostro giudizio, è trovare chi sia disposto a tirar fuori i soldi – sia esso un privato, in caso di privatizzazione, sia esso lo Stato –; il che non può avvenire se non a fronte di un leggibile piano di ristrutturazione e di un piano di sviluppo. Mi sembra di aver capito, leggendo frettolosamente sui giornali il resoconto della seduta precedente, che anche voi che siete addetti ai lavori ed avete molte conoscenze tecniche specifiche e punti di riferimento non abbiate ben capito quali siano i piani dell'ingegner Schisano. È un dramma, perché sembra che non lo capisca nessuno, neanche i suoi stretti collaboratori. Quindi, il punto nodale del rifinanziamento e della ricapitalizzazione può essere risolto nella misura in cui l'investitore, chiunque esso sia, capisca a cosa servano e al limite che profitto possano dare quei denari.

Il terzo motivo che ci rende scettici sulle attuali possibilità – rimanendo questa la situazione e l'attuale gestione – di un rilancio dell'Alitalia è la scelta culturale fatta dall'attuale *management*. I progetti di smembramento sembrano essere associati culturalmente al concetto di *low cost*, di abbassamento dei costi. Siamo perfettamente convinti, leggendo la stampa specializzata e seguendo questi problemi, che si vada in controtendenza.

Sembra che le compagnie americane che avevano intrapreso quella strada la stiano abbandonando. Quindi, la frammentazione (non so quale sia esattamente il neologismo coniato dall'ingegner Schisano) tenderebbe ad abbassare non solo i costi, ma – è il nostro timore – anche la qualità del prodotto; cosa che nel settore aereo, specialmente in Europa, secondo noi è controproducente. Anzi, facendo una valutazione di fondo, una controtendenza potrebbe favorire una peculiarità del sistema produttivo italiano, cioè fornire prodotti con alto valore aggiunto. Insistiamo, pertanto, sul fatto che esistono margini anche di recupero di costi interni nell'azienda Alitalia per l'autofinanziamento.

Un altro aspetto per noi eclatante è quello delle spese di vendita, con tale ter-

mine intendendo le provvigioni agli agenti e le campagne pubblicitarie. Risulta che tali spese abbiano subito nel 1994 un aumento del 7 per cento, il che sarebbe poca cosa se non ammontassero complessivamente a 1.117 miliardi; comunque, stando ai dati in nostro possesso, quella dell'Alitalia è una percentuale doppia rispetto a quelle delle consorelle europee. L'Alitalia manca completamente di una sua rete di vendita: siamo all'assurdo che a Roma non vi è più una sua agenzia, mentre in qualsiasi città del mondo ci si rechi, si constata che la compagnia di bandiera è presente anche fisicamente. In Inghilterra, anche attraverso gli agenti, British Airways è presente ovunque. La sede di via Bissolati è chiusa ormai da otto mesi con il pretesto di un incendio. Questo è un altro aspetto su cui, secondo noi, la compagnia potrebbe tentare recuperi di costi.

La problematica in discussione è molto vasta e complessa; abbiamo cercato di incentrare il nostro intervento solo su alcuni aspetti. Ciò che è drammatico, ripeto, è che si sia arrivati ad una conflittualità così esasperata e ciò contro una disposizione iniziale di assoluta collaborazione nei confronti di seri tentativi di rilancio che vi era stata e che purtroppo è stata depauperata lungo la strada, con danni enormi per l'utenza e per il paese.

ENZO SAVARESE. Nel ringraziare il rappresentante della CISNAL, vorrei sapere quale sia l'atteggiamento della sua confederazione sindacale sul piano di ristrutturazione, atteso che tale sindacato ha manifestato grosse perplessità sulla gestione dell'Alitalia. Pensate che la situazione di criticità di questo periodo sia dovuta alla richiesta economica avanzata dall'ANPAC, cioè ad un fatto di vil moneta, oppure credete che veramente sia in gioco il futuro dell'Alitalia ed è per questo che il piano di ristrutturazione vi lascia perplessi?

EUGENIO DUCA. Lei ha parlato dell'esigenza di effettuare una ricapitalizzazione; i dirigenti dell'Alitalia e dell'IRI hanno detto e scritto che, se oggi si proce-

desse ad una ricapitalizzazione da parte dell'IRI (ovviamente i privati in una situazione economica di questo tipo difficilmente parteciperebbero ad essa), sarebbe la morte dell'Alitalia perché ciò significherebbe ricadere sotto il controllo della Comunità europea che imporrebbe la vendita di aeromobili, forti riduzioni di personale, la regionalizzazione dell'Alitalia.

Poiché insistete oggi sulla necessità di una ricapitalizzazione, o non volete credere alle affermazioni dei dirigenti dell'IRI e dell'Alitalia oppure vi è davvero un non voler prendere atto delle gravi conseguenze che una scelta di questo tipo provocherebbe, rendendo la situazione ancora più grave dell'attuale. Vorrei, cioè, capire se da parte vostra vi sia comprensione o sfiducia in ciò che i dirigenti dell'IRI e dell'Alitalia sostengono.

Poiché non solo da voi è stato sollevato il tema della tempestività di quest'indagine, debbo precisare che il Parlamento avrebbe voluto avviarla da molto tempo, ma che solo in questi giorni è stato possibile svolgerla.

Da ultimo, poiché avete affermato che per risalire alle responsabilità bisognerebbe guardare un po' più indietro, oltre ad invitarvi a predisporre un contributo scritto sull'argomento, vorrei ricordare che qualche anno fa abbiamo appreso dai giornali che la famiglia di Forlani viaggiava gratis; a distanza di qualche anno, abbiamo constatato che viaggia gratis la famiglia di Fiori. Vorremmo, quindi, verificare se sia possibile cambiare finalmente qualcosa.

PAOLO SEGARELLI, *Segretario nazionale della CISNAL-Trasporti*. A quest'ultimo proposito ci riserviamo di inviare una documentazione molto più ampia di quella che oggi abbiamo portato. Sono anni che in azienda la CISNAL svolge un'azione costante e continua di individuazione di sperperi. Episodi di malcostume come quello di viaggiare gratis, pur essendo senz'altro deprecabili laddove avvengono, sono marginali rispetto ad altri episodi che possono essere oggetto d'indagini.

ENZO SAVARESE. Bisognerebbe ricordare il viaggio di Ottaviano Del Turco che si faceva mandare i giornali a Caracas!

PAOLO SEGARELLI, *Segretario nazionale della CISNAL-Trasporti*. Ci fu anche un *charter* di CGIL, CISL e UIL organizzato per recarsi ad un convegno internazionale e che non è mai stato fatturato. Gli episodi possono essere tanti e noi ci riserviamo di arricchirne la collezione.

Per quanto riguarda il rifinanziamento, non posso conoscere nel dettaglio quali siano i vincoli che la Comunità europea potrebbe imporre ad un'azienda che ottenesse il rifinanziamento. Sono convinto che l'Alitalia potrebbe aumentare enormemente i suoi coefficienti d'occupazione e ridurre le spese interne, ma l'attuale situazione di indebitamento, dovuta agli interessi passivi che ogni giorno si accumulano, grava comunque in maniera tale da non consentire, anche aumentando al massimo la produttività e sottoponendo ad ulteriori sacrifici il personale dipendente, di risolvere il problema. Sta comunque alla capacità del Governo italiano negoziare con la CEE condizioni che possano garantire l'operatività della compagnia, che essa non si riduca ad occupare nicchie di mercato e che svolga un ruolo di forte valenza internazionale. Non è certo un compito che spetta a noi. Sono comunque convinto che, con l'attuale situazione di indebitamento, gli interessi passivi, in buona parte peraltro in valuta, gravino in maniera tale da non consentire nessuna possibilità di ripresa.

Quanto al nostro giudizio sul piano di ristrutturazione, ripeto che la situazione dell'azienda Alitalia è talmente grave che tale piano non è in grado di risolverla, anche perché non è ben chiaro, è di difficile lettura, addirittura si parla di più piani. Comunque, non siamo convinti che le scelte in materia di cultura del trasporto aereo che ha in mente l'attuale *management* siano tali da rilanciare la compagnia. In ogni caso, anche a questo proposito il discorso non è affatto chiaro: non si capisce se i piloti abbiano avanzato richieste economiche tali da mettere in crisi l'a-

zienda. Ho qui con me il mensile ufficiale dell'Intersind, che a marzo sembrava ritenere che tutto fosse risolto o che si avviasse a soluzione, nel quale si conferma che le richieste economiche dei piloti non erano tali da mettere in crisi l'azienda. Non sono comunque in grado di esprimere giudizi in merito.

I piloti rappresentati dalla CISNAL non hanno avanzato alcuna richiesta economica e sono consapevoli che l'azienda è in crisi; non sono però in grado di stabilire se le proposte fatte da altre organizzazioni sindacali nelle loro piattaforme siano così dirompenti per un'azienda già dissestata.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della CISNAL e sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,40, è ripresa alle 19,45.

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
SANTE PERTICARO.**

Audizione di rappresentanti di CGIL-CISL-UIL.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, di rappresentanti di CGIL-CISL-UIL.

Chiedo scusa per il ritardo, ma visto che stiamo parlando di Alitalia possiamo considerarlo un fatto normale. Anche per recuperare il ritardo, non svolgo alcuna introduzione, ma do senz'altro la parola ai nostri ospiti.

GIUSEPPE SURRENTI, Segretario generale della FIT-CISL. Inizierò dal ruolo che dovrebbe avere il Governo in questa vertenza; la situazione infatti è estremamente complicata e non si capisce bene cosa dovrebbe fare il Governo. Tutti pensano che dovrebbe assumere un ruolo di mediazione perché c'è un conflitto da risolvere, invece, a mio parere, in primo luogo il Governo dovrebbe decidere, come hanno fatto tutti i governi del mondo, cosa intende fare dell'Alitalia. Deve cioè decidere

se l'azienda del trasporto aereo deve essere un vettore globale o regionale, se deve rimanere pubblica o deve diventare privata. Si tratta di un settore strategico per l'economia italiana nel quale si deve decidere di investire, ma per il quale si deve anche scegliere una collocazione. La prima richiesta che rivolgiamo al Parlamento è quindi di chiedere al Governo che cosa intenda fare.

Con l'insediamento del nuovo vertice abbiamo adottato una ipotesi di lavoro di tipo collaborativo e costruttivo, poiché eravamo perfettamente coscienti della necessità di risanare l'azienda. Dopo un accordo con il quale abbiamo diminuito il reddito degli assistenti di volo e abbiamo attuato di fatto un blocco salariale per tutti, da un anno a questa parte siamo rimasti impantanati e non siamo riusciti ad ottenere dal vertice dell'Alitalia la disponibilità necessaria per dare vita insieme ad una ristrutturazione. Naturalmente, dopo un anno nel corso del quale non si è fatto alcun passo avanti sulla strada della ristrutturazione, non si è nemmeno dato seguito ai contenuti dell'accordo dello scorso anno (che non riguardava solo gli assistenti di volo) e non si è chiusa la vertenza dei piloti, potete comprendere come la situazione sia difficile.

Fatta questa premessa, desidero riepilogare con grande pacatezza — perché dobbiamo tutelare i lavoratori e perché vogliamo bene all'Alitalia — quali sono le cose che riteniamo necessarie. La prima è la ricapitalizzazione. È noto che l'azienda ha più di 4 mila miliardi di debiti a fronte di 6 mila miliardi di fatturato; tutti pertanto possiamo convenire sulla necessità di rifinanziare l'azienda. Che poi questo venga realizzato vendendo qualche cespite, come propone il presidente dell'IRI, invitando le banche italiane ad erogare finanziamenti o in un altro modo, a noi interessa relativamente.

Tutti parlano dei vincoli di Bruxelles, ma essi sono facilmente aggirabili, poiché gli aiuti di Stato sono considerati tali, e quindi cadono sotto la mannaia di Bruxelles, quando sono erogati a condizioni non di mercato. Il vero problema, comunque, è

che in qualche modo si assuma una decisione; spesso infatti si fanno disquisizioni inutili. Noi riteniamo che, se il Governo avesse adottato una strategia, potrebbe anche invitare le forze economiche italiane, a partire dal sistema bancario, a sostenere sul piano finanziario l'obiettivo di trasformare l'Alitalia in un'azienda come la British Airways o la Lufthansa. La ricapitalizzazione è comunque necessaria e noi la chiediamo con forza, perché l'alternativa sarebbe il licenziamento di 10-15 mila dipendenti, cioè la chiusura dell'azienda.

Le altre nostre richieste sono molto semplici. Sappiamo bene che l'azienda deve essere riorganizzata, ma proprio per quanto ho detto nella premessa, l'attuale vertice dell'Alitalia non è in grado da solo di realizzare il risanamento: deve fare i conti con chi rappresenta le forze del lavoro. Lo dico senza alcuna presunzione, anzi con molta umiltà, perché ritengo che il clima che si instaura in un'azienda quando la si deve risanare sia molto importante e rappresenti una delle risorse fondamentali. Se il vertice dell'Alitalia, da chiunque sia rappresentato, si decide a discutere ed a contrattare con il sindacato la riorganizzazione dell'azienda, allora forse ne potremo venire fuori. Se invece i suoi vertici continueranno a pensare di poter procedere in modo unilaterale, a mio parere l'azienda farà una brutta fine. Naturalmente questo a noi dispiacerebbe molto e faremo di tutto perché non avvenga. Siamo dunque disponibili a riorganizzare l'azienda, abbiamo le nostre idee e siamo perfino disponibili a compiere ulteriori sforzi e sacrifici, perché ci rendiamo conto che è necessario ridurre ulteriormente i costi. Ripeto, però, che ciò è possibile nel quadro di un modello organizzativo che sia frutto di un confronto tra le parti.

È possibile anche che possano porsi problemi occupazionali, ma questi non possono essere il risultato di un semplice calcolo economico, così come si legge sui giornali. Se ci saranno degli esuberanti, dovranno essere il frutto di una riorganizzazione concordata: possono essere mille o duemila, ma anche nessuno, perché a nostro parere si può riorganizzare l'azienda

anche a parità di occupazione, basta ridurre i costi. Le strade possibili sono tantissime; comunque, pur sapendo che questa strada per noi si presenta impervia, siamo disponibili a percorrerla.

Dal momento che siamo perfettamente consapevoli della necessità di ridurre i costi, un'altra richiesta che avanziamo è quella dell'unicità aziendale.

Ciò significa che le attività che si intende terziarizzare al fine di ridurre i costi possono, a mio avviso, rimanere all'interno del gruppo Alitalia; se sarà necessario contrarre gli oneri, vedremo come operare per raggiungere questo obiettivo. Se la terziarizzazione è attuata per conseguire tale risultato, benissimo, vi arriveremo insieme, discutendolo, all'interno di un contesto unitario che è il gruppo Alitalia.

Queste sono le problematiche principali che poniamo sul tappeto. A questo punto chiediamo – e mi auguro che vi sia il vostro intervento – una sede per dibattere perché con l'Alitalia non si discute più, mentre l'IRI, che è l'azionista, sta lontano ed ha altro cui pensare, così come pure il Governo. Però, se non individuiamo una sede nella quale esaminare i problemi, l'Alitalia rischia veramente di fare una brutta fine e, francamente, non si capisce perché, visto che si tratta di un patrimonio di professionalità, di un patrimonio produttivo, di una ricchezza per il paese: ritengo che su questo aspetto si possa essere tutti d'accordo.

PAOLO BRUTTI, *Segretario generale della FILT-CGIL*. In questi giorni i commissari hanno ricevuto molte notizie, molte informazioni su Alitalia tanto che, probabilmente, potrebbero essere loro a fornirci aiuto circa il modo in cui condurre questa fase difficile della vertenza che stiamo affrontando. Vertenza che purtroppo, come diceva il collega Surrenti, non trova delle sedi nelle quali si stia realmente discutendo: questa è una denuncia che anch'io voglio formulare con molta nettezza.

Tuttavia, nonostante voi abbiate ascoltato così tante opinioni ed abbiate ricevuto

notizie da numerose fonti di informazione, io vorrei provare ad esprimere il mio punto di vista sull'attuale situazione di Alitalia. Dalla lettura - sia pure affrettata - di una parte dei resoconti delle audizioni che si sono svolte non mi sembra, infatti, che coloro che sono intervenuti in questa sede abbiano descritto la situazione così come essa è realmente.

Innanzitutto, l'Alitalia ha attraversato un periodo di dieci anni consecutivi durante il quale non ha mai conseguito profitti, né lontanamente realizzato il pareggio di bilancio. Ha perduto in media dai 150 ai 200 miliardi ogni anno (perdite vere, cioè consolidate dopo gli esercizi), accumulando un passivo che si aggira sui 2 mila miliardi. Nel frattempo, ha dovuto far fronte ad un vasto piano di investimenti, resi necessari dalla situazione del trasporto aereo internazionale nello stesso periodo. Pertanto, alle perdite reali, anno per anno, si è aggiunta la necessità di risorse finanziarie di cui l'Alitalia non disponeva e che gli azionisti non hanno voluto conferire alla società. Quest'ultima, perciò, ha dovuto prendere i soldi in banca. Alla fine del periodo la somma delle due esposizioni - concernenti, rispettivamente, le perdite e le esigenze di investimento - ha superato i 4 mila miliardi. Contemporaneamente, nel 1993-1994 l'azienda ha perduto 600 miliardi e nei primi 6 mesi del 1995 - cheché ne dica l'ingegner Schisano - altri 120 miliardi, il che ha portato il capitale sociale dell'Alitalia intorno ai 100 miliardi. Quindi, abbiamo 4 mila miliardi di debiti; anzi, probabilmente qualcosa di più, perché oggi non riesco a conteggiare il costo finanziario dell'operazione di *leasing* con la quale la compagnia si è approvvigionata di 17 Fokker (il *leasing* costa non solo durante gli anni nei quali devono essere pagate le rate, ma anche al momento dell'istituzione). Ciò determina un esborso per oneri finanziari annui che io valuto intorno ai 450 miliardi.

Se si paragonano quindi i 450 miliardi di oneri finanziari annui con il fatto, per esempio, che nell'esercizio scorso la perdita è stata di 250 miliardi, il conto costo-

ricavi dell'Alitalia non è poi tanto drammatico. Con la vendita dei biglietti la compagnia guadagna, dopo aver fatto fronte a tutti i propri oneri, tranne quelli finanziari, circa 200 miliardi. Certo, poi arriva la tegola di 500 miliardi di interessi passivi e quindi non ce la fa. È un luogo comune quello secondo il quale occorrerà provvedere a ridurre questo flusso di oneri passivi solo quando l'Alitalia sarà stata risanata; è un luogo comune, perché tra le componenti da risanare vi è anche quella finanziaria. Noi dobbiamo ridurre i costi del lavoro, dell'energia, gli sprechi, gli oneri degli apparati; tutto ciò va fatto, ma successivamente occorrerà abbattere anche i costi dell'esposizione finanziaria, perché non esiste compagnia al mondo che affronti il mercato senza che l'azionista abbia tirato fuori una lira, prendendo cioè tutti i soldi in banca e, di conseguenza, esponendosi a gravami finanziari spaventosi che le condizioni della concorrenza internazionale non consentono di equilibrare con i ricavi.

Un altro luogo comune è che l'Alitalia sia vissuta in questi anni in una condizione di monopolio e che, quindi, quella attuale sarebbe la crisi per l'uscita da tale condizione. Ciò è vero per tutte le compagnie aeree del mondo, laddove si intenda per monopolio il loro dominio sul mercato domestico. Tutte le compagnie aeree del mondo - ad eccezione, per gli ultimi tre anni, di quelle statunitensi - hanno la possibilità privilegiata di servire, prima di tutti gli altri vettori, le rotte interne al loro sistema nazionale. Lo fanno le linee aeree giapponesi ed inglesi, la Lufthansa, la British Airways, l'Air France; nessun paese consente di entrare ed affittare linee tra una città e l'altra.

Questa è dunque la condizione di protezione in cui è vissuta Alitalia, così come tutte le altre compagnie. È pur vero che in Italia esiste una particolare situazione dei trasporti: a differenza di altri paesi europei, vi è una rotta particolare, la Roma-Milano, che nessun altro ha: si tratta, infatti, di un dipolo con 4 milioni di abitanti per ciascuna delle due parti, servito male dal treno e con una distanza di oltre 500

chilometri. Tale particolarità è presente solo nel nostro paese e quindi, in effetti, l'Alitalia ha potuto esercitare su una rotta – sulla quale viaggia, peraltro, l'80 per cento del suo traffico – che sarebbe complicato sottrarle e per la quale pratica prezzi elevatissimi, ricavandone risorse consistenti. Infatti, non appena sulla tratta in questione le cose sono andate male – negli anni 1992-1993, durante i quali il traffico relativo sembrò subire un declino, a causa prima della guerra del Golfo, poi di Tangentopoli – il fatturato dell'Alitalia ha seguito, come avviene costantemente, l'andamento della rotta stessa.

Da ciò nasce una serie di considerazioni. È privo di senso sostenere che non si deve costruire un secondo aeroporto: il sistema italiano non reggerà se non si realizzerà la struttura di Malpensa: non c'è niente da fare. Si possono dire tante cose, ma in mancanza di tale realizzazione il sistema aereo italiano sarà zoppo, non riuscirà a camminare, perché ha una gamba soltanto. L'aeroporto di Fiumicino, come tutti sanno, non è un *hub*, è un punto di arrivo; i viaggiatori vi fanno scalo perché vogliono venire a Roma, non vi giungono dalle diverse parti del mondo per ripartire verso altre destinazioni. A Fiumicino, non ci pensa nessuno; al contrario, le strutture di Francoforte e di Heathrow, forse anche quella di Parigi, funzionano in quel modo; nel futuro, l'aeroporto della Malpensa potrebbe ricoprire un ruolo analogo ma, ripeto, fino a quando non sarà realizzato, il sistema aeronautico italiano rimarrà zoppo. E la questione aeroportuale incide su quella dei vettori.

L'Alitalia perderà, insieme con tutte le compagnie europee, la condizione di monopolio intorno al 1997, quando sarà possibile per le compagnie straniere collocare le proprie rotte. Peraltro già oggi è così perché attualmente compagnie straniere – la British Airways, la Lufthansa – giunte in un aeroporto italiano, possono fare un volo in prosecuzione. Non si può dunque considerare Alitalia come se fossero le Ferrovie dello Stato, sarebbe un errore! Alitalia è stata ed è esposta alla concorrenza internazionale: quando vola su New

York lo fa tentando di essere competitiva. È troppo facile attribuire alla sua caratteristica pubblica la situazione di crisi in cui si trova; in realtà questa dipende da uno squilibrio fortissimo delle risorse finanziarie, con un computo costi-ricavi in relazione a certe parti della sua attività. Alcune rotte e alcune dimensioni della sua struttura di rete sono significativamente in perdita strutturale, per cui occorrerebbe un intervento forte.

Nel primo piano Schisano presentato l'anno scorso era scritto che occorre andare a certe riduzioni del rapporto costi-ricavi. Sostenemmo che occorre operare su entrambi i versanti, quello dei costi, ma anche quello dei ricavi, temendo che in realtà Alitalia si stesse « sedendo » su un'operazione di contrazione dei costi e non di espansione dei ricavi. Questa è la nostra più grande preoccupazione: che l'azienda voglia uscire dalla crisi, al pari di quasi tutte le imprese di trasporto del mondo, diventando più piccola e riducendo i suoi costi. Si sa che questa rotta, una volta avviata, si traduce in una lenta spirale verso terra perché si fattura meno ed i costi, apparentemente diminuiti, aumentano a livello unitario. Siamo contrari alle terziarizzazioni non per un'obiezione ideologica, ma perché pensiamo che i costi di una compagnia di bandiera dovrebbero essere distribuiti su una base produttiva crescente, non in riduzione. Quando Alitalia dà una parte delle sue linee internazionali agli australiani, può forse transitoriamente dimostrare che il volo Roma-New York o Roma-Boston sotto il regime Ansett costa meno di quello sotto il regime Alitalia (se volete si può anche dimostrare perché è vero), ma ciò produce un ristoro per la compagnia nel caso in cui i piloti liberati da Ansett vengano licenziati. Poiché così non è e questi non volano su altro fatturato Alitalia, i loro stipendi e quelli degli assistenti di volo verrebbero distribuiti, anziché sulle linee attualmente dell'Ansett, su un numero ridotto di voli. Si affaccia in tal modo una prospettiva di progressiva riduzione, ma non voglio entrare in un argomento che ci porterebbe lontano; se avrete eventualmente interesse a capire di

più i motivi per cui siamo così fortemente ostili ai processi di terziarizzazione e di decentramento produttivo ci potremo tornare sopra.

L'anno scorso, quando ci venne presentato il piano, ci ponemmo il problema di raggiungere un accordo che riducesse l'incidenza del costo del lavoro sui costi generali e il costo del lavoro per ora volata. Una delle tabelle studiate da Alitalia – forse la più interessante – mostra il costo per chilogrammo di merce trasportata a seconda del tipo di compagnia: Alitalia si situava in una posizione abbastanza al di fuori della media. Bisognava fare quest'operazione e l'abbiamo attuata per quanto era nelle nostre possibilità: abbiamo tentato un'operazione sul personale di volo e su quello di terra, che come risultato ha prodotto una riduzione assoluta del costo del lavoro di questo personale tra la metà del 1994 e quella del 1995 oscillante intorno ai 200 miliardi. Abbiamo fatto quest'operazione a perdere, abbiamo aumentato la produttività del lavoro, non abbiamo rinnovato i contratti e lo abbiamo fatto senza sostenere che parte della produttività del lavoro doveva tornare al personale o che i contratti venivano rinviati attraverso una forma di prestito. Lo abbiamo considerato come un contributo dei lavoratori di fronte ad una situazione che ci veniva esplicitata; poiché Alitalia perdeva 2 miliardi al giorno – oggi ne perde 1,6 – ed era quindi destinata a fallire nel breve periodo di 300-400 giorni, abbiamo deciso di assumere quest'iniziativa per la tutela dell'occupazione. Le associazioni professionali dei piloti ANPAC e APPL, che voi avete ascoltato, non hanno inteso compiere lo stesso passo e l'azienda non ha ritenuto di forzare nella loro direzione; hanno fatto passare un anno. Il Parlamento deve ora sapere che qualora la vertenza dei piloti si chiudesse, anziché con un'equivalente disponibilità da parte delle due associazioni ad abbassare il costo dell'ora volata nella stessa misura rispetto alle altre categorie dell'Alitalia, con un accordo che assicurasse ai piloti un forte risultato economico, assoluto o in relazione ad aumenti di produttività – è sempre dif-

ficile stabilire se c'è o meno il cambio – allora necessariamente le altre categorie si rimetterebbero in movimento, che lo si voglia o no. Nessuno è in grado di presentarsi al resto dei lavoratori di Alitalia – sono 15 mila, mentre i piloti sono 1.800 – dicendo che per questi ultimi ci sono gli aumenti e per tutti gli altri si prospettano 2.500 espulsioni, fatte con sistemi più o meno morbidi (non so poi se si possano attuare con sistemi morbidi, posto che la leva dei prepensionamenti è difficile da attivare)! Non è pensabile una cosa del genere! Se il Governo si mette su questa strada commette un errore strategico; deve decidere come risanare Alitalia, mentre l'accordo con i piloti fatto su quella base comporterebbe un peggioramento della sua condizione e, perlomeno per il 1995, si tradurrebbe in costi aggiuntivi. Credo che questa denuncia debba essere fatta.

Rispondo all'invito rivoltoci di indicare anche noi quanto deve essere detto al Governo: ebbene, il Parlamento dovrebbe invitarlo a non commettere questo errore strategico, che produrrebbe effetti gravissimi nell'attuale condizione di Alitalia.

Si possono ispezionare strade diverse. Ne dirò soltanto una; è bene che sappiate, anche se può sembrare di entrare in argomenti rispetto ai quali non vi è interesse da parte del Parlamento. I piloti di Alitalia non sono tutti uguali, pur essendo tutti bravissimi e fornendo prestazioni professionali di grande qualità: quello che vola dieci ore su un DC9-30 guadagna certe somme, quello impegnato per lo stesso numero di ore su un 747, ossia su un Jumbo, guadagna tre volte di più, pur non essendoci alcun motivo. È anzi noto che un pilota fatica molto, corre dei rischi, li fa correre agli equipaggi e ai passeggeri soprattutto nella fase di atterraggio e di decollo; il pilota di un aereo piccolo, di medio raggio che fa quattro decolli ed atterraggi al giorno è molto più capace e dovrebbe essere pagato molto di più di un signore che monta a bordo di un aereo, lo porta al di là dell'Atlantico insieme ad altri cinque – ogni equipaggio vola per metà del tempo – ed ha la possibilità di riposare tranquilla-

mente. Ciononostante un pilota del primo tipo guadagna 120 milioni ed uno del secondo tipo ne guadagna 300.

Vi è poi una seconda questione. Un pilota di MD80 – è il cuore della flotta – lavora 650 ore l'anno, ossia tra le 62 e le 65 ore al mese (si devono calcolare su 10 mesi). Un pilota di A300, che guadagna il doppio di un pilota di MD80, vola 250 ore l'anno, perché gli A300 sono aerei che volano poco, facendo servizio su rotte non molto frequentate: eppure, non si riescono a spostare i piloti degli A300 sugli MD80. Si dice che i piloti dell'Alitalia volano in media 490 ore l'anno, ma questa media mi ricorda quella dei polli di Trilussa, perché ci sono piloti, o meglio categorie di piloti, che volano 700 ore e piloti che volano 250 ore. I comandanti dei Jumbo, che costano 300 milioni l'anno, volano 300 ore (si parla della famosa soglia 300-300). Eppure, l'ora volata su un Jumbo non ha paragone con quella lavorata su altri aerei. Se si mantiene questa struttura, che è ancora vigente per una forma di parassitismo sociale, non si otterrà mai nulla. Si tratta di fatti che devono essere conosciuti, perché altrimenti non si può capire se esistano soluzioni alternative rispetto a quelle sul tappeto.

L'ultima questione è quella della terziarizzazione, del modello. Ci siamo convinti – in base a quanto abbiamo letto e sentito – che gli attuali dirigenti dell'Alitalia abbiano in mente un sistema basato su una *holding* finanziaria al centro e alcune società che amministrano singole rotte (come la Ansett), o singoli velivoli (come la stessa Ansett che amministra i 767), o ancora, si dice, con una società che gestirà le linee nazionali o europee dell'MD80. Una scelta di questo genere ha come conseguenza (altrimenti non si capisce perché la si compia) che tutti i parametri di costo, ivi compresi quelli del costo del lavoro, dovrebbero essere allineati: per esempio, le compagnie piccole che si occupano di voli *charter* avrebbero costi del lavoro commisurati alle loro dimensioni, le altre costi del lavoro differenziati. Capite bene che si tratta di una soluzione sindacalmente esplosiva (ma non è questo l'argomento

che volevo citare, perché questo aspetto può anche non interessare il Parlamento). In realtà, non esiste alcuna compagnia aerea al mondo organizzata in questo modo: esistono aziende di computers organizzate questo modo, ma non compagnie aeree. Queste ultime non sono organizzate così perché il problema dei problemi delle compagnie aeree è rappresentato dalla sicurezza. Una compagnia aerea è disposta anche a spendere molto pur di avere la certezza che i suoi aerei non correranno mai il rischio di un incidente, perché un incidente produce un danno, per la compagnia, di gran lunga maggiore di qualsiasi costo del lavoro o vertenza sindacale. Il vero problema, perciò, è quello della sicurezza. Ma se si spezza la compagnia in cinque parti, come si può essere sicuri che in ciascuno dei sottosistemi, dove opera personale differenziato, con costi del lavoro differenziati (magari con piloti anziani riciclati in un comparto e con piloti appena appena addestrati in un altro), si mantengano le garanzie di sicurezza esistenti nella compagnia unificata? In un modo molto semplice, cioè prevedendo che queste siano compagnie operativamente separate, ma con la garanzia che le condizioni di operatività all'interno di ciascuna siano le medesime della compagnia principale.

La Lufthansa, per esempio, ha un'agenzia che si occupa del settore merci ed un'altra che gestisce i voli *charter*. Ma i piloti della Lufthansa sono sempre gli stessi e ruotano, nel senso che per un mese e mezzo all'anno devono lavorare nel settore *charter* e per quattro mesi in quello merci. In quel periodo, possono avere particolari orari di lavoro e particolari trattamenti economici, ma sono sempre tutti inseriti nell'unico sistema di addestramento, controllo e sorveglianza, oltre che retributivo e di organizzazione sindacale, della compagnia. La nostra idea, pertanto, è di procedere nello stesso modo anche per l'Alitalia. Se è necessario produrre articolazioni, lo si faccia in questo modo, con articolazioni funzionali. Naturalmente, qualcuno potrebbe chiedere perché l'articolazione funzionale già esistente, cioè l'ATI, sia

stata chiusa... Lo dovremmo spiegare ai napoletani perché un anno fa si è chiusa e adesso se ne vuol fare un'altra che le somiglia.

In sostanza, quindi, si può procedere ad un'articolazione ma non ad una disarticolazione. I vertici dell'Alitalia sosterranno che non vogliono disarticolare nulla, ma in realtà una *holding* finanziaria, con personale che non ha mai visto un aeroporto (ma il settore finanziario è uguale dappertutto) e altre articolazioni operative costituiscono una disarticolazione. L'alternativa è costituita dal ragionamento che abbiamo cercato di svolgere.

Concludo dicendo, come ha affermato il collega Surrenti, che a noi piacerebbe poter discutere di queste cose, ma a tutt'oggi questa possibilità non ci è stata data.

PRESIDENTE. Intanto cominciamo da qui.

GUIDO MORETTI, Segretario nazionale della Federazione trasporto della UIL. Vorrei darvi una testimonianza circa il clima che si sta vivendo in questo momento in azienda, che, tra i lavoratori, è di estrema confusione e preoccupazione. Credo che lo si capisca in qualche modo dalle azioni di lotta, e non solo, che si sono verificate in questi giorni. Da troppo tempo i lavoratori stanno vivendo un clima di incertezza; siamo da troppo tempo in una fase di stallo dell'azienda, al punto che si è diffusa fra i lavoratori la convinzione che il futuro sia incertissimo.

Come ricordava Paolo Brutti, l'azienda produce servizi estremamente delicati, perché i due riferimenti principali sono la qualità e la sicurezza. Tutto il personale versa in una situazione di estremo disagio e noi, avvertendo questa responsabilità, siamo qui a testimoniarla. In questo clima di incertezza, abbiamo cercato, mesi dopo la firma dell'accordo di luglio 1994, di venire in possesso di un piano certo sul futuro dell'azienda per dare ai lavoratori notizie, se non rassicuranti, almeno certe sul loro futuro. Purtroppo il piano, che ci è stato consegnato nell'aprile di quest'anno,

e che abbiamo avuto dopo molte insistenze, è l'esatto contrario di un piano di rilancio: lo consideriamo un piano di ridimensionamento dell'azienda, perché in esso non vediamo alcuna logica di sviluppo della sua attività.

Per invertire questa linea di tendenza, abbiamo puntato l'indice sull'aspetto finanziario, perché l'emergenza sta raggiungendo livelli insostenibili: riteniamo che in una situazione di indebitamento che ormai copre i due terzi del fatturato, con un capitale dell'azienda che, in base a nostre notizie, è sceso sotto i 200 miliardi, l'azienda non ce la possa fare.

Per questo chiediamo con insistenza una ricapitalizzazione dell'azienda: ecco secondo noi la prima mossa da fare per restituire certezza che questa azienda abbia un futuro. Senza questo intervento qualsiasi altra misura risulterebbe inutile.

Rispetto alla situazione di indebitamento dell'azienda il piano elaborato percorre solo la strada della riduzione del costo del lavoro. Consideriamo questa misura da sola insufficiente, perché è per noi impresa disperata agire sul piano del costo del lavoro per ridurre un indebitamento che ormai ha raggiunto questi livelli. In sostanza, qualsiasi sacrificio che i lavoratori facessero in questa situazione risulterebbe inutile.

C'è poi da fare qualche precisazione per quanto riguarda il costo del lavoro. Innanzitutto, riteniamo che questa non sia la sola misura da adottare all'interno dell'azienda, dove – come ricordavano i colleghi – esistono sprechi ed altri costi da aggredire. Vi è un'organizzazione complessiva dell'azienda che è senz'altro da rivedere perché è causa delle disfunzioni e vi sono notevoli sprechi: per esempio, proprio in questo periodo in cui si chiedono sacrifici ai lavoratori è stata erogata una gran quantità di assegni *ad personam*, sia a dirigenti sia a funzionari, per una cifra che a noi risulta di circa 2 miliardi. Pensiamo che quando si parla di riduzione del costo del lavoro certe misure, quantomeno sul piano dell'immagine, siano completamente sbagliate. Fin dal 1994 abbiamo dato la nostra disponibilità – e l'abbiamo ricon-

fermata oggi – ad aggredire il costo del lavoro andando a ricercare ogni possibile flessibilità. Poiché infatti gli esperti sostengono che questo è un mercato in espansione, dobbiamo porre l'Alitalia in grado di produrre di più e non di ridurre la propria potenzialità. Dunque gli interventi sul costo del lavoro si fanno aumentando la produttività del personale e garantendo maggiore flessibilità.

Questo secondo obiettivo è stato già raggiunto almeno per le aree del personale di terra e degli assistenti di volo. Per il personale di terra abbiamo ridotto gli organici di 1.500 persone e chiaramente le persone che sono rimaste in azienda hanno dovuto offrire maggiore flessibilità per far fronte agli esodi che si sono verificati. Per gli assistenti di volo abbiamo proceduto ad un rinnovo contrattuale in cui abbiamo identificato misure di produttività tali che oggi questa categoria ha una produttività superiore a quella dei suoi colleghi europei. Tanto per citare un esempio, gli assistenti di volo dell'Alitalia sono gli unici in Europa ad operare su quattro macchine diverse indifferentemente, proprio per far fronte a uno dei problemi dell'Alitalia, cioè l'eccessiva articolazione della flotta che oggi è su sette o addirittura otto macchine se consideriamo i Fokker.

Sono stati compiuti molti sacrifici in termini di produttività e di retribuzioni: come ricordavano i colleghi, abbiamo bloccato i premi di produzione e addirittura per gli assistenti di volo abbiamo bloccato l'erogazione di uno scatto biennale. È chiaro che in una logica di equità, qualora la produttività che i piloti offrono dovesse tornare anche in parte agli stessi piloti, ci dovremmo trovare di fronte ad una situazione che è totalmente divergente rispetto alle scelte compiute con l'azienda. Di conseguenza, verrebbe meno quella logica di equità che era negli impegni che l'azienda aveva sottoscritto con noi. È questo l'elemento di preoccupazione forte che ci porta a sostenere che il Governo compirebbe una pessima scelta se per chiudere la vicenda dei piloti erogasse loro – a partire dal 1996 o, peggio ancora, da subito –

somme che sono in controtendenza rispetto a quanto è stato fatto per altre categorie.

Sul problema degli organici, dalle dichiarazioni rese dal presidente Rivero abbiamo rilevato che 2.500 persone che sono state identificate nel piano sono esuberanti strutturali. Non siamo assolutamente convinti di questo. Riteniamo che nell'azienda non ci siano esuberanti strutturali e possiamo portare dati obiettivi che lo testimoniano. Ci sono attività strategiche per l'azienda, come l'attività di manutenzione, che oggi non possono essere assicurate per mancanza di personale. Gli ATR42, che fanno parte della flotta del gruppo e sono in dotazione all'Avianova, prima erano assistiti nello scalo di Alghero e adesso sono andati all'esterno perché l'Alitalia non ha più gli organici per assicurare la manutenzione di questo tipo di aeromobili. La manutenzione di Fiumicino, che è un reparto che negli anni passati era il fiore all'occhiello dell'azienda come professionalità e come tecnologie, attualmente non è più in grado di acquisire commesse dall'esterno. In passato da altre compagnie aeree acquisiva aerei da revisionare realizzando introiti di valuta pregiata; oggi non è più in grado di farlo, tant'è vero che l'azienda non può assicurare una commessa arrivata in questi giorni se non facendo ricorso – come sta facendo attualmente – a lavoro straordinario messo in piedi in fretta.

Pensiamo che i 2.500 esuberanti non siano strutturali ma derivino da una precisa scelta dell'azienda, che è quella di smembrare le sue attività e darne via alcune, come l'attività delle prenotazioni o quella del centro elettronico della Magliana, che invece sono strategiche per l'azienda. Il caso più eclatante di attività cedute all'esterno è quello dell'attività di volo. Noi vediamo in questo la logica dell'azienda di dismettere tutta l'attività di lungo raggio che per circa il 60 per cento sarà esercitata nel futuro da attività noleggiata. Un'azienda che vuole essere presente sul mercato globale e affida ad una compagnia esterna il 60 per cento della sua attività intercontinentale, secondo noi è un'azienda che non ha le idee molto chiare su

come svilupparsi. È probabilmente un'azienda che tende a sparire dal mercato globale per inserirsi in una logica di attività regionale.

Un brevissimo inciso sul discorso dell'Ansett perché ho visto che questo aspetto non è stato affrontato nell'audizione dell'ANPAC. L'Ansett è stata presentata all'Alitalia proprio dall'ANPAC, perché tra i tanti elementi che sono stati affrontati nell'ambito della trattativa con i piloti da questo gruppo dirigente era stata ventilata la possibilità di formare con l'ANPAC una società formata per il 50 per cento dall'Alitalia e per il 50 per cento dalle associazioni autonome dei piloti al fine di gestire le rotte intercontinentali. È per questo motivo che si sono rivolti all'Ansett che doveva fornire gli aerei, mentre l'ANPAC si sarebbe impegnata a fornire piloti a basso costo e l'Alitalia avrebbe garantito l'acquisizione *leasing*, perché certamente per un'azienda che nasce all'improvviso con due miliardi di capitale è difficile avere *leasing* per dieci-dodici aerei. Con le garanzie dell'Alitalia, con gli equipaggi forniti dall'ANPAC e con due miliardi di capitale si sarebbe invece creata questa compagnia. Evidentemente poi Schisano ha visto che l'affare era talmente buono che ha preferito farlo in proprio piuttosto che dividerlo con i piloti. Noi pensiamo che questo sia uno dei motivi, se non il principale, per cui si è creata la frattura fra i piloti e il gruppo dirigente.

A tale proposito vorremmo sensibilizzare la Commissione sul fatto che l'attuale gruppo dirigente intende portare avanti un piano che non è condiviso da nessuno: non è più condiviso dai piloti, per quello che vi dicevo; non è condiviso dalla stragrande maggioranza dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali; non è neanche più condiviso dal gruppo dirigente perché sappiamo che la maggioranza dei dirigenti dell'azienda hanno le idee chiare quanto ce le abbiamo noi sul futuro dell'azienda. Anch'essi, in sostanza, sono incapaci di capire quali siano le reali possibilità di sviluppo dell'azienda. Crediamo che con questo tipo di comportamento sia impossibile giungere ad un risanamento.

Chiediamo pertanto di intervenire in una trattativa di merito, affinché il piano sia completamente ridiscusso e ridisegnato in accordo con le organizzazioni sindacali e con i lavoratori.

BRUNO LOI, *Segretario nazionale della FILT-CGIL*. Ritengo che la questione finanziaria sia il problema più grave e drammatico che l'Alitalia si trova ad affrontare. Come ha già sottolineato il collega Brutti, l'attuale rapporto tra mezzi propri ed indebitamento è il seguente: 2.100 miliardi contro 4.700 miliardi (compreso il *leasing* per l'acquisizione degli ultimi quindici Fokker in Olanda). Vorrei solo fare una comparazione: Bisignani ha lasciato un rapporto diverso, uno a tre (850 miliardi di mezzi propri, 2.400 miliardi di indebitamento). Chiaramente questa non è una difesa di Bisignani...

GIORDANO ANGELINI. Sapete che vendeva gli aerei per risanare il bilancio!

BRUNO LOI, *Segretario nazionale della FILT-CGIL*. Sì, ma anche Schisano!

Nel primo trimestre del 1995 l'Alitalia ha fatto registrare una perdita secca di 150 miliardi; il *trend* al 30 giugno porta la cifra a circa 250 miliardi: è questo, quindi, il livello di perdite del primo semestre dell'anno in corso.

Le quote di incremento nel mercato – lo *share* – rappresentano un altro dato interessante. In Europa si registra un incremento del 15 per cento: ma mentre Lufthansa segna un livello del 18 per cento, l'Alitalia si ferma al 3,5 per cento. Ciò significa che, in presenza di un fortissimo aumento del numero dei passeggeri in Europa, l'Alitalia non sa cogliere le occasioni offerte da quello che si prospetta come un vero e proprio « risveglio » della domanda di trasporto aereo. Evidentemente si possono già trarre le dovute conclusioni.

La qualità del prodotto Alitalia è talmente scadente che ormai quotidianamente giungono rimostranze da parte degli utenti delle piazze italiane ed internazionali.

Tutto ciò deve farci riflettere. Veramente possiamo definire politiche di sviluppo – come pretenderebbe il gruppo dirigente – le scelte che si stanno compiendo in questa fase? Pensiamo veramente che il sistema di *holding* satellitare (così come è stato definito qualche giorno fa da Rivero e Schisano durante la loro audizione in questa sede) sia la soluzione per recuperare il prestigio della compagnia e, soprattutto, concrete quote di mercato per un vettore importante come l'Alitalia?

Credo che il Parlamento rappresenti la sede propria per rispondere a questi quesiti e per discutere sulle scelte da privilegiare. In realtà le cose non stanno andando affatto bene e noi siamo molto preoccupati. Dopo i 2.600 nuovi espulsi indicati dall'Alitalia, ce ne saranno altri mille, duemila, cinquemila: in questo modo arriveremo a registrare il decesso della compagnia di bandiera.

È necessario quindi rivolgere una domanda al Parlamento, cioè all'organo che presiede alle scelte politiche in ogni settore della vita economica e sociale: questo paese vuole una compagnia di bandiera? Ha bisogno dell'Alitalia? Sembra un problema di vasta portata, ma in realtà è anche molto semplice. Oggi stiamo andando verso il superamento della stessa nozione di compagnia di bandiera: il Parlamento deve dire se questo è giusto oppure no. Tutto il resto può essere discusso: il costo del lavoro, gli impegni per garantire nuovi risparmi e così via. Noi ci troviamo completamente immersi nella disamina dei costi, perché indubbiamente continuare ad avere una compagnia di bandiera vuol dire metterla nelle condizioni di competere sul mercato. Siamo perfettamente d'accordo. Ma qui stiamo assistendo al continuo declino di una grande realtà industriale e professionale del paese.

Vorrei aggiungere una considerazione sulle politiche di terziarizzazione. In proposito cito un esempio: l'Alitalia sta cedendo all'IBM la propria divisione informatica (DSI) sostenendo che la quota di 500-600 MBPS (l'unità di misura che indica milioni di informazioni per minuto

secondo) lavorata dall'azienda non è sufficiente per poter competere sul mercato, visto che nel settore occorre garantire una quota di almeno 1.500 MBPS. In realtà questa considerazione ha qualcosa di singolare: la verità è che – come la stessa Alitalia ci ha comunicato – la «dote» che l'IBM porterà a questa nuova società nell'immediato è di 300 MBPS, mentre l'Alitalia ne porterà quasi 650. Tutto ciò nella prospettiva di arrivare a raggiungere la suddetta quota di 1.500 MBPS che dovrebbe portare a livelli di competitività la nuova società. Ma ciò avverrà – appunto – in prospettiva, senza che siano state nemmeno fissate scadenze o impegni di natura temporale. Infine, di questa nuova realtà l'Alitalia controllerebbe solo il 30 per cento.

A questo punto domando al Parlamento: è l'IBM che fa un favore all'Alitalia o si verifica, piuttosto, il contrario? In realtà l'azienda rappresentava uno dei fattori più dinamici nel mercato del settore: vendeva sistemi sul mercato internazionale. Oggi si sta riducendo a cedere questa grande sezione di produzione alla IBM. Insomma: piuttosto che andare verso un simile stillicidio, se si deve vendere l'Alitalia lo si faccia. Ma se non fossero queste le intenzioni, faccio presente che la politica che oggi si sta seguendo – che si vuole chiamare di sviluppo – in realtà è di declino: lo si deve sapere, perché ci stiamo fatalmente avviando verso il tramonto e non verso lo sviluppo dell'Alitalia. Vorrei sensibilizzare il Parlamento sotto questo profilo, perché è opportuno che sia proprio il Parlamento a dire al paese una parola chiara sulle nostre concrete possibilità e sui mezzi necessari per recuperare una fase di sviluppo della compagnia.

In realtà l'Alitalia ha i numeri per perseguire questo obiettivo con successo: sia per il livello di professionalità sia dal punto di vista del mercato. Un solo esempio: la Svizzera, che conta 8 milioni di abitanti, ha una compagnia che trasporta 20 milioni di passeggeri, e non dispone di un mercato interno. Noi possiamo contare su un mercato mondiale di 80 milioni di italiani: trasportiamo la stessa quota di pas-

seggeri della Swissair ma potenzialmente potremmo intervenire su un mercato molto più vasto. Perché non cogliere questa opportunità, allora? Forse perché qualcuno si è messo in testa che l'Alitalia non può continuare a lavorare.

Oltre ad esprimere la nostra contrarietà per queste politiche, siamo dell'opinione che il piano di risanamento e l'attuale orientamento della dirigenza dell'Alitalia non siano adeguati e che debbano essere modificati. Nella migliore delle ipotesi, infatti, arriveremo ad una compagnia regionale; nella peggiore delle ipotesi, assisteremo ad una svendita dell'azienda. Badate bene: sul mercato è molto più appetibile un segmento di macchina (per esempio *DC9 Super 80* oppure un *767*) trasformato in SpA che non tutta l'Alitalia. Credo che questi aspetti debbano essere valutati concretamente, anche per cercare di rispondere alle ansie ed alle preoccupazioni dei lavoratori – che sono anche le nostre – e per risparmiare, se possibile, un altro disastro a questo paese.

ENZO SAVARESE. Devo dire che per due terzi l'intervento di Brutti è stato di grande lucidità, forse il migliore che abbiamo ascoltato fino a questo momento: assolutamente condivisibile. Per un terzo, invece, nutro qualche perplessità. La perplessità riguarda un discorso che ho sentito pronunciare dagli altri rappresentanti sindacali e che è quasi corporativo. Mi è sembrato di percepire questo ragionamento: « Non date ai piloti » (cosa che tra l'altro non spetta né a noi né al Governo, ma semmai all'Alitalia e all'IRI) « perché altrimenti si innesca un meccanismo di rivendicazione ». Si rischia di fare lo stesso discorso che abbiamo rimproverato all'ANPAC dicendo: « Quando si parla di ristrutturazione dell'azienda Alitalia vi seguiamo nel vedere quali siano i problemi della stessa, però tenete presenti anche le esigenze economiche, cercate di rendervene conto e di farvene carico ».

Il professor Brutti parlava di responsabilizzazione sindacale per esempio nella terziarizzazione. Vi chiedo come il sindacato veda la terziarizzazione all'in-

terno del gruppo Alitalia, considerati però i livelli salariali diversi, cioè i salari di ingresso, le rotte differenziate, chiaramente nell'ambito della stessa struttura, a parità di sicurezza. Credo che l'Alitalia sia arrivata all'Ansett anche perché in altra epoca è stato impossibile ricorrere all'Air Europe, quindi ad una compagnia del gruppo Alitalia. Non vorrei che per non sacrificare alcune posizioni all'interno dell'Alitalia e non mettere in discussione vantaggi acquisiti si rischi poi di smembrare la compagnia.

UGO BOGHETTA. La cosa più preoccupante è rappresentata da un dato comune a tutte le parti non aziendali e all'IRI. Voi siete gli ultimi: siamo al disastro, questo è il filo conduttore di tutte le audizioni svolte, pur con talune differenze.

Inoltre, non esiste un tavolo sul quale discutere del futuro dell'Alitalia; si tratta dell'aspetto più grave. L'unica cosa che sta facendo il Governo è la modifica della legge n. 146 come soluzione dei problemi dell'Alitalia, confermata fra l'altro qualche giorno fa dal sottosegretario Puoti.

Prendo atto che è stato un errore da parte di CGIL, CISL e UIL siglare l'accordo del luglio scorso; si è trattato di un errore visibile a posteriori, capisco il momento contingente. Vedo che mi guardate con perplessità, perché è chiaro che la conseguenza di ciò è che aveva ragione il SULTA, ma non intendevo dire questo. Volevo invece osservare come non si sia capito per tempo che andiamo incontro ad una situazione di deregolamentazione, per cui il problema è rappresentato dal modo in cui affrontarla. L'IRI ha fornito una risposta nel momento in cui ha chiamato Schisano, il quale ha un certo tipo di impostazione (a parte il fatto che non si è mai occupato di trasporto aereo, ma è una consuetudine quella di affidare un incarico ad una persona che si è occupata di tutt'altro), ha una certa mentalità di approccio ai problemi che era nota. Da ciò deriva il vostro discorso sui piani. In realtà ciò che andava compreso era la filosofia di Schisano, non i piani che presentava. Poi si è fatto riferimento al fa-

moso piano che è venuto fuori in maniera trasversale.

In questo Schisano modifica anche le relazioni sindacali, o sbaglio? Se l'obiettivo è la riduzione della massa dei lavoratori, l'obiettivo finale è la non esistenza dei sindacati.

Un secondo quesito che intendo porre riguarda la terziarizzazione. Ho sentito affermare cose molto diverse rispetto ad un anno fa sulla questione della DSI, su cui chi vi parla ed altri gruppi qui presenti hanno presentato interpellanze. Oggi si rivela in tutta la sua gravità la scelta che era già determinata un anno fa, che veniva occultata in continuazione con una logica di rapporti esterni, facendo credere una cosa quando in realtà si agiva in un'altra maniera. Da questo punto di vista occorrerebbe capire molto meglio e far capire alla gente che esiste un'altra strada, un altro modello organizzativo che non è quello di Schisano e, a questo punto, dell'IRI, perché oggi l'IRI ha detto di approvare totalmente l'operato di Schisano; oggi Tedeschi ha ribadito che lo copre in tutto e per tutto.

Un'altra domanda riguarda l'effetto sull'Alitalia della dismissione di Aeroporti di Roma in entrambi i sensi, cioè in termini di uscite ma anche di mancanza di entrate, perché la società veniva utilizzata in una certa maniera dall'Alitalia. A parte il fatto che è giusto operare questa separazione, vorrei capire quale possa esserne l'effetto.

Desidero inoltre comprendere meglio la vostra opinione sul contratto unico del trasporto aereo e la vostra posizione sulla questione della deregolamentazione: la deregolamentazione a livello europeo non è un evento naturale, è una scelta. Voi avete fatto una manifestazione l'anno scorso ed una adesso. Vorrei sapere cosa dovrebbero fare il Parlamento ed il Governo a livello europeo a tale proposito, tra l'altro tenendo conto che esiste una discussione fra i paesi europei sulla questione degli *open skies*, cioè se debbano presentarsi separati o tutti insieme nei confronti degli Stati Uniti. Infine, voi chiedete le dimissioni di Schisano?

GIORDANO ANGELINI. Condivido molte delle osservazioni di Brutti. Sono convinto che avremo una compagnia di bandiera se questa potrà stare sul mercato; sarà difficile averla se non sarà in grado di competere. Per quanto riguarda poi le bandiere, l'Europa, il modo in cui si procederà ad una riorganizzazione, fatico a capire nel tempo cosa accadrà. In questo quadro penso anche alla questione della ricapitalizzazione: il contributo pubblico deve restare nell'ambito del ragionamento che porta la compagnia ad essere in grado di misurarsi, di confrontarsi. Se non ho inteso male, immagino che sia anche il vostro obiettivo.

Ho svolto queste riflessioni per rivolgervi due domande, tenuto conto che in Europa alcune compagnie hanno già avviato consistenti processi di riorganizzazione e si stanno preparando all'apertura dei mercati del 1997 (esiste il ruolo nostro, quello del Governo, che è diverso, quello della società per azioni).

I rappresentanti dell'Alitalia ieri ci hanno detto che i piloti avanzano richieste che, se non ho inteso male, superano la media europea sotto il profilo del costo.

GIUSEPPE SURRENTI, *Segretario generale della FIT-CISL*. Questa è l'opinione dell'Alitalia.

GIORDANO ANGELINI. Questa mattina i piloti hanno sostenuto che se si applica la metodologia dell'Alitalia agli assistenti di volo, questi comportano costi retributivi superiori del cento per cento rispetto ai concorrenti europei.

PRESIDENTE. In verità, l'ingegner Schisano ci ha indicato una percentuale del 40-50 per cento. Tale dato è stato confermato anche dai rappresentanti dei piloti.

GIORDANO ANGELINI. Conosciamo tutti le vicende dell'Alitalia. Non è quindi mia intenzione riaprire polemiche, anche perché il mio intento è quello di capire. Per intanto, mi interesserebbe sapere se questi dati corrispondano a quelli in vostro possesso. Il problema è di stabilire in

che modo si vuole operare per porre l'azienda in condizioni di competere. Concordo sulla necessità di aggredire il mercato, ma non posso non considerare come tale possibilità sia preclusa nel momento in cui non si sia in grado di essere competitivi, a meno che non si pensi che vi sia qualcuno disposto ad assumere su di sé gli oneri derivanti dal differenziale dei costi, così come è accaduto in passato e come credo non ci si possa più permettere in questa fase.

In definitiva, vi chiedo di indicare quali siano, a vostro avviso, i criteri da seguire per mettere la compagnia nella condizione di presentarsi all'appuntamento del 1997 con la possibilità di praticare costi minori, assicurando nel contempo condizioni di sicurezza, dal momento che i cittadini valuteranno in via prioritaria la sussistenza in capo a ciascuna compagnia di tali elementi.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Al termine di una giornata di lavoro che ci ha consentito di acquisire una serie di informazioni provenienti dalle fonti più diverse, tutte autorevoli, mi sono formata un'opinione che mi induce a ritenere che quella attuale è una fase tanto delicata da poter evolvere in direzione sia di una ripresa sia di un crollo totale di Alitalia. Tali e tanti sono i problemi che si intrecciano nell'ambito della prospettiva di ristrutturazione e di riorganizzazione dell'Alitalia, da rendere necessaria una visione globale degli interventi.

Le informazioni che ci sono state fornite hanno disegnato uno scenario pericoloso, ad un passo dal baratro, anche perché tutti in questa sede, a partire dal ministro fino ai sindacati, alle associazioni professionali, all'ingegner Schisano, all'IRI, hanno auspicato che Alitalia divenga un vettore globale. Se questo è l'obiettivo, noi tutti — il Governo, il Parlamento, le organizzazioni sindacali, le associazioni professionali, l'azienda — dovremmo cercare di trovare le forme perché lo stesso si realizzi. Su questo punto, tra l'altro, abbiamo presentato una risoluzione, anche perché il Parlamento, oltre a procedere ad audi-

zioni, deve produrre atti. Ci auguriamo che la risoluzione possa essere discussa in tempi brevi e che su di essa possano convergere le varie forze politiche, in modo da evidenziare con estrema chiarezza la volontà vera ed esplicita del Parlamento. Vorremmo che su un tema tanto complicato e delicato, una volta tanto, ci confrontassimo nel merito, evitando strumentalizzazioni politiche di sorta, cui spesso si ricorre da parte di vari soggetti anche in questa Commissione.

L'obiettivo comune è quindi quello di fare di Alitalia un vettore globale. Il problema è di stabilire in che modo realizzare tale obiettivo. È del tutto evidente — come sosteneva l'onorevole Angelini — che il nostro vettore globale deve essere in grado di competere sul mercato perché, se così non fosse, non avrebbe senso parlare di valore strategico della compagnia di bandiera. La battaglia vera andrà quindi condotta in questa direzione, in vista del mutamento della situazione che si avrà a partire dal 1997. Si pone pertanto — come è stato osservato dai rappresentanti dell'azienda e dell'IRI — un problema di contenimento dei costi nonché, come osservava Paolo Brutti, di individuazione dei ricavi, nella prospettiva di mettere in movimento un ingranaggio positivo. Tedeschi, a proposito dei costi, ha parlato della necessità di lavorare sul coefficiente di utilizzazione, sull'equilibrio costi-ricavi, sul traffico di rete e sull'incremento di produttività delle risorse impiegate.

Tutti sappiamo che esiste il problema degli oneri finanziari e della loro copertura. La battaglia condotta fino a questo momento si è espressa in direzione della ricapitolazione: in particolare, alcuni hanno sostenuto che essa dovesse avvenire prima del risanamento, del quale rappresenta una condizione (così come hanno sostenuto le organizzazioni sindacali), altri, come il presidente Tedeschi, che essa debba seguire il risanamento se davvero si intende mantenere le caratteristiche di vettore globale evitando di configurare un vettore regionale, che rappresenterebbe la conseguenza di una ricapitalizzazione che non tenesse nel dovuto conto il risana-

mento. Si tratta di un punto fondamentale ed importante, sul quale vorrei ascoltare l'opinione dei rappresentanti sindacali.

Tedeschi ci ha detto questa sera che molte e diversificate possono essere le strade per reperire risorse finalizzate a far fronte agli oneri. In definitiva, accanto alla questione relativa alla collocazione funzionale della ricapitalizzazione (se cioè debba seguire o precedere il risanamento), va considerato il problema relativo alla copertura degli oneri, che non possono certo essere scaricati ancora una volta sui lavoratori, come pure mi sembra sia stato fatto, almeno in parte.

Altra cosa è il contratto dei piloti, con riferimento al quale anche noi ci auguriamo che non siano introdotti elementi che stravolgano una situazione di crisi che vale per tutti.

Tutti, comunque, dovranno esercitare lo stesso livello di massima responsabilità per definire un problema che, se non risolto appunto con la massima responsabilità, determinerebbe la fine, la chiusura di un capitolo che si presenta molto delicato e complicato.

A mio avviso, la ricapitalizzazione deve essere comunque collegata ad una ristrutturazione che porti ad una situazione tale per cui le risorse, comunque prelevate, producano una prospettiva positiva per l'Alitalia. In sostanza, bisogna evitare il rischio di un rimpinguamento temporaneo, improduttivo di effetti. Su questi problemi chiediamo un contributo di conoscenze e di valutazioni ai nostri ospiti per poter essere messi in grado, come Parlamento, di poter svolgere la nostra parte.

FRANCESCO LA SAPONARA. Non ho ascoltato gli interventi né dei dirigenti dell'Alitalia, né dell'IRI, ma da quelli che ho seguito oggi posso trarre la conclusione che ci troviamo in presenza di una situazione rovinosa.

In questo momento è difficile — mi rivolgo alla collega Biricotti — immaginare che cosa accadrebbe all'azienda Alitalia in caso di ricapitalizzazione. Da tutti gli interventi, in particolare da quello del dottor Brutti, è emerso che ci troviamo di fronte

alla delimitazione ad una vera e propria dismissione di un settore di servizi, con una previa diversificazione spaziale e funzionale dei servizi stessi, consistente nell'affidamento di certi segmenti a società di fatto, in parte gestite anche in *leasing*, in una *joint venture* depotenziata come capacità di attivare produttivamente presenze (come quella nei confronti dell'IBM), prenotazioni, attività di volo ed altro ancora. Si pensa di poter assicurare il servizio di alcuni segmenti affidandoli a società partecipate con altri settori.

D'altra parte, la diminuita presenza ed attività in campo internazionale dell'Alitalia nonché il rifugiarsi su voli di carattere regionale ci metteranno di fronte a maggiori iniziative ed interventi da realizzare almeno a livello europeo; dobbiamo pensare a politiche di trasporto più aggressive e veloci sulle medie distanze, in particolare per il settore ferroviario.

Dobbiamo ricordare che circa dieci anni fa non si immaginava che taluni segmenti potessero avere uno sviluppo sul mercato (mi riferisco ai voli di terzo livello) che in seguito si è del tutto attenuato; dobbiamo altresì tenere presente la struttura della mobilità della domanda del trasporto per capire che, nel momento in cui l'Alitalia rinuncia ad una presenza non certamente rilevante, ma comunque significativa, trattandosi di una fetta del mercato nazionale (circa il 3,5 per cento sul complesso internazionale) siamo in presenza di una politica industriale di dismissioni con tutte le conseguenze che ne derivano.

A livello europeo è anche possibile che l'Italia dismetta una quota di servizi che potrebbe essere acquistata ad un certo prezzo da altre imprese europee, rispetto alle quali si potrebbe mantenere una partecipazione azionaria minima. Possiamo compensare tale scelta intervenendo in altri settori, ma certamente quello del trasporto aereo, per il fatto di aver subito alcune ricadute e di essere caratterizzato da una forte innovazione dei servizi, è un comparto di punta nel quale bene o male la compagnia di bandiera italiana ha affermato la sua presenza per circa trent'anni.

Infatti, dalla fine degli anni quaranta agli inizi degli anni cinquanta in poi il comparto è risultato attivo a livello europeo ed internazionale, garantito dal mercato interno. In questo momento, invece, esso non è in grado di funzionare ed il settore è in dismissione.

Il caos e le responsabilità sono diverse; ricordo che fino a qualche tempo fa, con la prima gestione IRI, da parte di un certo professor Prodi, si parlava della ripresa dell'azienda Alitalia. Che cosa è successo? Se l'Alitalia si trova in queste condizioni non dipenderà certamente e soltanto da Schisano e dalla politica attuata negli ultimi tempi. Questa dismissione o fallimento, come probabilmente quello del settore siderurgico italiano, affonda le sue origini nella politica industriale dell'Alitalia degli ultimi 10-15 anni.

Rispetto a tale situazione parlare di privatizzazione ed anche di intervento pubblico, nel momento in cui abbiamo problemi serissimi con i quali confrontarci, mi pare di estrema rilevanza. Mi meraviglio che su questo punto lo stesso sindacato FILT (con il quale ho collaborato dieci anni fa) non abbia compreso in passato tutta la pregnanza di detti argomenti.

Mi pare che il dottor Brutti abbia ereditato un settore nel quale un vecchio rapporto, non dico di copertura, ma di non piena valutazione di quanto si verificava in campo italiano, era noto. Basti pensare che la politica di rapporto tra sindacato ed azienda produttiva di servizi Alitalia tendeva sostanzialmente a coprire una sorta di nullismo della politica del trasporto aereo del ministero competente. La responsabilità di ciò non è solo del Parlamento, ma di tutti.

Non so assolutamente indicare le iniziative da assumere in questo quadro, salvo affermare che non dobbiamo rischiare una sola lira del contribuente italiano in questo settore, pur consapevoli di tutte le ricadute a livello occupazionale e di forze qualificate. Riconosco tuttavia che se dobbiamo « vendere » come merce sul mercato internazionale i nostri 1.500 piloti e tutti gli altri dipendenti rischiamo di di-

ventare un popolo di camerieri o camorristi, come già vengono considerati gli italiani del sud.

MICHELE GIARDIELLO. Intervengo brevemente per completare un quadro che mi sembra più chiaro rispetto a quello delineato qualche giorno fa, soprattutto grazie alle audizioni a cui abbiamo dato corso oggi.

Il punto unitario di tutta la discussione riguarda il futuro dell'azienda Alitalia a seconda delle varie ottiche: quella del *management*, del maggiore azionista (IRI), dei piloti e dei rappresentanti delle varie categorie dei lavoratori.

Il punto unitario è che tutti quanti, compreso il Parlamento, riteniamo che il nostro paese abbia bisogno di una compagnia di bandiera e che esistano le condizioni perché l'Alitalia diventi un vettore globale.

Bisogna allora individuare il percorso per raggiungere detto obiettivo e, anche in questo caso, vi sono diversi percorsi « annunciati ». Il sindacato ritiene opportuno procedere subito alla ricapitalizzazione; la proprietà ed il gruppo dirigente sostengono che occorre arrivare al riequilibrio finanziario attraverso non l'immissione di capitale pubblico, ma la cessione di quote di partecipazione in alcuni settori oggi di proprietà Alitalia (per esempio, la società Aeroporti di Roma), senza escludere in una prospettiva di medio periodo la suddetta ricapitalizzazione quando appunto sia stato raggiunto l'equilibrio economico. Al riguardo, vi è un aspetto che stasera mi appare più chiaro. Infatti, con linguaggio molto crudo il presidente Tedeschi ha affermato che il piano Alitalia non ha finalità strategiche, ma è volto alla ristrutturazione dell'azienda e per tale ragione ha durata biennale.

Ci troviamo di fronte ad un bivio e questo è l'aspetto a mio avviso preoccupante: si può predisporre un piano di ristrutturazione di medio periodo che segni il futuro dell'azienda senza avere un obiettivo finale nella strategia industriale? Questo — ripeto — è il punto che non riesco a comprendere. Mi riferisco alla sepa-

razione tra la ristrutturazione di oggi e di questi due anni (come se fosse altra cosa) e la strategia finale, ossia la definizione di che cosa diventerà l'Alitalia sul mercato nazionale e internazionale.

Questa mattina i rappresentanti dei piloti, prevedendo le preoccupazioni che Brutti ha espresso stasera con grande efficacia, hanno, per così dire, messo le mani avanti: sapendo che, parlando in questa sede, in realtà parlavano anche al paese, hanno affermato che si recheranno a palazzo Chigi perché si intende costringerli a chiudere solo sulla questione contrattuale e salariale, aspetto che considerano secondario, in quanto interessa loro il destino e la ristrutturazione dell'azienda.

L'ultimo interrogativo che pongo si collega alla denuncia che il sindacato ha fatto questa sera in modo anche responsabile; si può ragionare su questa materia e su obiettivi così impegnativi non solo per i lavoratori e i loro rappresentanti, ma anche per il Parlamento e per il Governo, senza che vi sia un minimo – come si usa dire con un'espressione classica – di relazioni sindacali corrette tra le parti? Ritengo che dobbiamo ristabilire almeno questi due principi elementari.

EUGENIO DUCA. Concordo con i colleghi che hanno rilevato la positività dell'audizione in corso e ricordo che da questa mattina fino a tarda sera abbiamo acquisito una notevole mole di notizie e dati. Sono d'accordo con chi ha affermato che l'ultima delle audizioni che stiamo svolgendo questa sera ci è stata di grande aiuto ed assume un notevole valore. Nello stesso tempo, desidero avanzare una richiesta al presidente, partendo dalla constatazione che dai numerosi interventi che abbiamo ascoltato, per esempio sulla questione dei costi, in particolare del lavoro, sono emersi giudizi completamente difformi tra una categoria e l'altra.

PRESIDENTE. È il caso di dire *cost to cost*!

EUGENIO DUCA. Inoltre, i rappresentanti di una categoria affermano chiaramente che altre categorie guadagnano

molto di più, com'è avvenuto questa mattina. Vi sono poi dirigenti che invitano alla moderazione ed altri che affermano che quei dirigenti guadagnano un miliardo e 300 milioni l'anno.

FRANCESCO LA SAPONARA. Come un deputato.

EUGENIO DUCA. Molto di più, onorevole La Saponara. Anche all'esterno della Commissione, nei commenti che abbiamo ascoltato, sono affiorati trattamenti nascosti e vere e proprie nicchie, da cui derivano per l'Alitalia costi aggiuntivi che hanno un'incidenza molto elevata e contrastano con l'esigenza di un risanamento che, come tutti sostengono, mira a salvare sia l'azienda, sia i posti di lavoro, sia le professionalità presenti nella stessa azienda. Le chiedo pertanto, signor presidente, che la Commissione possa venire a conoscenza dei trattamenti economici e normativi dell'amministratore delegato, dei consiglieri di amministrazione, dei dirigenti, dei quadri, dei dipendenti...

FRANCESCO LA SAPONARA. E dei consulenti.

EUGENIO DUCA... e dei consulenti dell'Alitalia, nonché dei *benefit* vari attribuiti a queste categorie, ovviamente con il riscontro delle ore di lavoro mensili e annue, attraverso dati che siano il più possibile disaggregati; ciò consentirebbe alla Commissione non di procedere a una censura, perché comunque quei livelli retributivi sono frutto di una libera contrattazione, ma di acquisire un quadro certo che ci porti anche a conclusioni di indirizzo. Dobbiamo infatti rispondere, oltre che a coloro i quali intervengono nelle audizioni, anche ad un raggruppamento che non viene mai ascoltato, costituito dai cittadini che volano, ossia dagli utenti o clienti (come vengono definiti), così come ad un'altra parte di cittadini, che non vola ma paga per chi vola e che rappresenta la maggioranza del paese. Quest'ultimo, poi, sta diventando veramente strano, in quanto i servizi devono essere sempre più ridotti e poi ci si trova di fronte a situazioni di questo tipo, che dovrebbero essere

rese più trasparenti, perché ciò consentirebbe un intervento migliore ed un comportamento più corretto da parte di tutti.

In conclusione vorrei leggere, perché credo sia importante, la parte iniziale delle dichiarazioni del presidente dell'IRI, concernente la questione finanziaria; egli ha affermato: « Per correggere l'attuale situazione di squilibrio sono in corso azioni per procedere alla dismissione di *assets* non strategici e predisporre parallelamente un articolato progetto di ricapitalizzazione della società da finalizzare una volta raggiunto il risanamento gestionale ». Queste erano le sue dichiarazioni iniziali.

Nella replica del presidente dell'IRI, se ho ben compreso, mi sembra che vi sia stata un'apertura sulle questioni finanziarie, rilevando che, oltre al risanamento dei costi del lavoro, di altri costi e ad alcune terziarizzazioni, uno degli elementi da prendere in considerazione è anche il problema finanziario di cui l'IRI o altri soggetti in accordo con l'IRI possono farsi carico, ma non sotto forma di richiesta di aiuto dallo Stato, perché questo innescherebbe la procedura comunitaria e quindi determinerebbe, secondo l'IRI, danni maggiori dei benefici che si conseguirebbero. Ho colto questa apertura che, oltre ad essere utile a noi per concludere con una risoluzione o quant'altro il Parlamento vorrà attivare, potrebbe portare anche una maggiore serenità all'interno di questa vicenda.

PRESIDENTE. Accoglieremo senz'altro la sua richiesta, onorevole Duca.

Consentitemi ora, come si suol dire, di « apprezzare le circostanze »: tenuto conto che sono quasi le 21,20, chiedo ai rappresentanti sindacali, se lo ritengono, di inviarci delle risposte scritte, che saranno comunque allegate agli atti dell'indagine conoscitiva, come se si trattasse di interventi svolti in Commissione. L'alternativa sarebbe quella di proseguire l'audizione nel corso della prossima settimana, al fine di consentire ai rappresentanti sindacali di rispondere alle domande poste, evitando

di protrarre i nostri lavori questa sera fino ad ora molto tarda.

Comunque, poiché abbiamo affrontato oggi un lavoro molto oneroso, di cui si sono fatti carico anche gli uffici (ringrazio anzi il Servizio stenografia ed i nostri collaboratori), non mi discosterei dalle due ipotesi che ho prospettato.

GIORDANO ANGELINI. Sarebbe utile acquisire le risposte dei rappresentanti sindacali prima dell'audizione del ministro.

PRESIDENTE. Certamente. Chiedo ai rappresentanti sindacali quale soluzione preferiscano.

GIUSEPPE SURRENTI, Segretario generale della FIT-CISL. Vorrei fare una garbata obiezione: se ci aveste posto prima queste domande, la discussione sarebbe stata più proficua. Infatti, poiché le vostre domande sono state estremamente puntuali e sono andate al cuore del problema, anche se mi rendo conto che, considerata l'ora tarda, è preferibile rinviare, per un certo verso mi dispiace interrompere la discussione.

PRESIDENTE. Nei prossimi giorni concorderemo con voi se preferiate inviarci risposte scritte oppure fissare il seguito dell'audizione.

PAOLO BRUTTI, Segretario generale della FILT-CGIL. Preferiremmo tornare in Commissione per proseguire l'audizione.

PRESIDENTE. In questo caso l'ufficio di presidenza fisserà la data del seguito dell'audizione, che vi sarà comunicata.

La seduta termina alle 21,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 30 giugno 1995.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO