

SEDUTA DI MARTEDÌ 11 LUGLIO 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

La seduta comincia alle 20,50.

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

Audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale, sul riassetto del settore aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, l'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale.

Desidero ringraziare il ministro dei trasporti per aver accolto il nostro invito a valutare insieme il problema del riassetto del settore aereo in Italia. Informo i colleghi che, secondo quanto stabilito in ufficio di presidenza, l'invito era stato rivolto anche al sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, dottor Cardia, il quale, per conto della stessa Presidenza – almeno credo, in base alle notizie di stampa – stava seguendo la vicenda Alitalia. Il sottosegretario Cardia ci ha però sostanzialmente comunicato la sua indisponibilità a partecipare ai nostri lavori adducendo il motivo che la sua delega si riferisce allo sport.

A questo punto, interpretando anche le decisioni assunte in ufficio di presidenza, ho ritenuto opportuno chiedere l'audizione del ministro del tesoro.

Non posso quindi, nel ringraziare nuovamente il ministro Caravale, esimermi dallo stigmatizzare il comportamento del sottosegretario Cardia.

Do senz'altro la parola al ministro Caravale per la sua relazione introduttiva.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. In questa introduzione vorrei soprattutto mettere a fuoco tre aspetti. Il primo riguarda la particolare complessità della vertenza Alitalia, che è direttamente collegata alla trasformazione del trasporto aereo e al completamento imminente del processo di liberalizzazione nell'Unione europea. Complessità legata dunque a cambiamenti strutturali del settore, che ovunque hanno determinato aspri conflitti, ma anche a fattori specifici dell'Alitalia, che sono eredità della sua storia di impresa pubblica, nella quale non sempre in passato la condotta delle relazioni sindacali è stata improntata al rigore del buon imprenditore.

Il secondo aspetto riguarda la scelta dell'IRI, azionista dell'Alitalia, che il Governo condivide pienamente, di affrontare la liberalizzazione imminente del trasporto aereo puntando innanzi tutto sul riassetto della gestione e sull'autosufficienza dei mezzi finanziari della compagnia, ossia sull'obiettivo di rendere l'Alitalia un'azienda competitiva, di respiro internazionale, ma senza aiuti di Stato, che del resto sarebbero consentiti dalla Comunità europea con vincoli tali da condizionare pesantemente il futuro dell'azienda. Niente aiuti di Stato, ma una seria politica di rilancio, della quale fa parte anche l'impegno dell'IRI a favorire la ricapitalizzazione dell'Alitalia, da realizzare attraverso il ricorso al mercato, e quindi a risanamento avviato, perché il mercato non crede nelle imprese in dissesto. Questa scelta dell'IRI e del Governo non è gradita a tutti, perché presenta rischi e non lascia margini a posizioni di rendita. È però la strada che assicura un rilancio « non drogato » dell'Alitalia, sul futuro della quale il

Governo ha una intenzione non equivoca: quella di favorirne il risanamento e il rilancio – perché si tratta di un grande patrimonio di risorse imprenditoriali e di professionalità, e perché l'immagine dell'Italia nel mondo è legata anche alla sua compagnia di bandiera – ma non a qualsiasi costo.

Il terzo aspetto riguarda la mediazione del Governo, culminata con la dichiarazione congiunta sottoscritta il 6 luglio dalle diverse rappresentanze sindacali presenti nell'azienda ma non da quelle dei piloti. Questa mediazione ha trovato nella complessità della vicenda un forte vincolo, ma si è mantenuta coerente con l'intenzione ferma di rilanciare l'Alitalia – sempre a condizione, però, che l'Alitalia cammini con le sue gambe – ritrovando come prima cosa un accettabile grado di consenso interno. La dichiarazione congiunta del 6 luglio realizza questa condizione, minima ma indispensabile. La tregua sindacale e salariale di sei mesi e gli impegni immediati di produttività – a fronte di una garanzia forte di coinvolgimento del personale negli obiettivi di risanamento – sono i cardini di una mediazione che, nonostante la mancata adesione dei piloti, il Governo ritiene importante, e tale da non poter essere rifiutata ragionevolmente. Al momento non sembra infatti esistere una alternativa migliore.

Gli antefatti della vicenda vi sono noti, anche perché in precedenti audizioni avete ascoltato i protagonisti di questa vicenda: l'IRI, l'azienda, le associazioni dei piloti, i sindacati. Li riassumerò quindi per sommi capi.

Come altre compagnie aeree europee, l'Alitalia sconta da tempo ritardi ed inefficienze che hanno prodotto risultati fortemente negativi sul conto economico, frenato la capacità di investimento e di penetrazione sui nuovi mercati, creato un clima teso di relazioni industriali al limite della ingestibilità, come mostra la vertenza in corso. Ho già avuto modo di ricordare in sede parlamentare che la compagnia ha individuato le cause di tale situazione in una serie di fenomeni: nel cronico eccesso di capacità produttiva, determinato dal

suo dimensionamento su picchi stagionali e da rigidità di impiego della flotta e del personale; nell'eccessiva diversificazione degli aeromobili, che non consente di sfruttare sinergie possibili in altri casi, sia a livello di personale che di manutenzione; nell'insufficiente presenza sulle rotte primarie e secondarie; nell'assenza di flessibilità nell'impiego delle risorse umane e nella bassa produttività del lavoro, comparativamente alla media dei principali vettori concorrenti; infine, nel pesante squilibrio dell'assetto patrimoniale.

Come risultato delle difficoltà sopra menzionate la compagnia ha dichiarato nel 1993 un risultato di gestione negativo di 364 miliardi, ridottosi poi a 178 miliardi nel 1994 grazie all'avvio delle azioni di risanamento.

La compagnia ha predisposto un piano di risanamento, oggetto di successive riformulazioni, presentato poi anche in Parlamento. Negli intendimenti della compagnia tale piano (che abbraccia il biennio 1995-1996) rappresenta la prima fase di un più ambizioso progetto di consolidamento e di rilancio. La prima fase sarebbe finalizzata al riequilibrio del conto economico, la seconda fase alla ricerca di un nuovo assetto competitivo più coerente con l'evoluzione del settore.

Inizialmente – quando alla metà dello scorso anno il piano è stato avviato – è sembrato che sugli obiettivi di rilancio vi fosse un sostanziale coinvolgimento delle varie componenti del personale (piloti, assistenti di volo e personale di terra).

L'Alitalia, se non erro nel luglio 1994, ha raggiunto intese con il personale di terra e con gli assistenti di volo per differire le scadenze contrattuali e realizzare così un congelamento salariale e significativi recuperi di produttività. Si trattava di categorie, come gli assistenti di volo, che muovevano da livelli salariali, acquisiti in cicli contrattuali precedenti, largamente superiori alla media europea. Tuttavia si deve sottolineare che la moderazione salariale e la produttività richieste dal piano di risanamento sono state accettate da queste categorie. Ad ottobre 1994 anche i piloti hanno raggiunto un accordo pro-

grammatico, sia sul rinnovo del contratto sia sulla parte del piano che li riguardava, con particolare riferimento al rientro nella flotta Alitalia dei B767 della società Ansett attraverso l'addestramento di piloti del gruppo. Poi, improvvisamente, vi è stata la rottura, giustificata dall'azienda con l'argomento che le rivendicazioni di aumenti salariali avanzate dai piloti, a fronte della produttività richiesta, erano non sostenibili dalla compagnia. In particolare, la richiesta di aumenti delle retribuzioni, che i piloti sostenevano essere inferiori a quelle delle maggiori compagnie europee di riferimento, si collegava anche ad un criterio - quello dell'andamento dei cambi - la cui legittimità era fortemente contestata dall'azienda.

Dopo questa rottura, tra le parti si era avviata una spirale di conflittualità che l'intervento forte del Governo, con l'ipotesi di mediazione degli scorsi giorni, della scorsa settimana, ha tentato di spezzare. La mancata definizione delle nuove condizioni normative ed economiche di impiego dei piloti non aveva consentito l'avvio dei corsi di addestramento dei piloti italiani sui B767, con la conseguenza che il ricorso al *wet lease* - cioè l'affitto di aerei con equipaggi stranieri - era proseguito al di fuori di un percorso di rientro concordato. E, al di fuori di un quadro consensuale, le varie iniziative dell'Alitalia dirette a « portar fuori » attività di volo per acquisire rapidamente concorrenzialità e conquistare nuovi segmenti di mercato sono state attuate unilateralmente e senza condivisione degli obiettivi. Ciò aveva suscitato allarme e resistenze sempre più ampie nel personale, non solo nella categoria dei piloti.

In un primo tempo, la mediazione del Governo è stata orientata a favorire il rinnovo del contratto dei piloti, dando nel contempo garanzie a tutte le componenti aziendali circa l'impegno di rilancio della compagnia e di mantenimento, all'interno del gruppo, delle attività di volo pregiate e qualificanti. Ma la mediazione nella vertenza contrattuale dei piloti si è rivelata impervia, per la radicalità delle posizioni e per l'eccezionalità delle condizioni da patuire. In pratica - per i piloti, in misura

notevolmente superiore che per ogni altra categoria -, si trattava e si tratta tuttora di cedere aumenti di produttività senza alcuna contropartita immediata; di impegnarsi, cioè, ad un numero maggiore di ore di lavoro o ad un minor numero di giorni di riposo senza alcuna contropartita salariale immediata. In una parola, si trattava di scommettere sul futuro dell'Alitalia. E questa scommessa fino ad oggi non è stata fatta, anche per una crescente crisi di fiducia tra piloti e vertice dell'azienda, crisi di fiducia accentuata dalle politiche di cessione di attività di volo da parte dell'azienda stessa. Secondo quest'ultima, si trattava di scelte obbligate per recuperare competitività in tempi rapidi e a maggior ragione in una situazione in cui le condizioni di impiego dei piloti del gruppo restano controverse. Secondo i piloti si trattava, invece, di scelte unilaterali, che denotavano la volontà di smembrare l'Alitalia fino a portare la compagnia alla dimensione di un vettore regionale.

Il 16 marzo scorso il ministro del lavoro Treu ed io abbiamo elaborato un'ipotesi di mediazione nella vertenza, ipotesi che l'Alitalia avrebbe accettato, ma che i piloti non avrebbero accolto. Si è trattato di un grave errore da parte di questi, a mio avviso, perché la mediazione era più che ragionevole, data la situazione di stallo, e perché, pur essendo perfettamente coerente con le linee di politica dei redditi e prevedendo un differimento al 1997 degli aumenti salariali, avrebbe portato ad una significativa valorizzazione della produttività dei piloti, al rientro delle attività di volo affidate ad Ansett nel gruppo ed a nuove assunzioni di piloti in numero superiore alle 400 unità.

Dopo tale ulteriore rottura, che non esito ad imputare alla radicalizzazione della posizione dei piloti, la vertenza ha conosciuto una pagina buia, che non resterà priva di conseguenze (e non uscirà facilmente dalla memoria di tutti noi), perché vi sono stati comportamenti illegali di notevole gravità, con il blocco dei voli Alitalia a causa dell'eccezionale concentrazione di malattie che si è avuta tra i piloti il 14 ed il 15 giugno. Una pagina buia per-

ché, a parte il danno gravissimo, economico e di immagine, inferto alla compagnia in un momento di difficoltà, ancora una volta gli utenti sono stati presi in ostaggio in una vertenza che non li riguarda. E questo in una forma sleale, ossia senza alcun preavviso, in palese violazione della legge n. 146 del 1990 sullo sciopero nei servizi essenziali, che ha nel preavviso, appunto, una delle sue norme fondamentali.

Come probabilmente sapete, tra le iniziative che ho ritenuto di assumere in quei giorni critici, a parte quelle più immediate – come l'ordinanza di ripristino dei voli garantiti e di cessazione di forme di protesta anomale e sleali del 15 giugno – vi è stata anche la costituzione di una commissione di indagine, presieduta dal professor Sabino Cassese, con il compito di fornire una ricostruzione dei fatti, non limitata alla cronaca di quelle giornate, ma estesa al contesto nel quale tali fatti si erano verificati, e soprattutto il fine di formulare proposte perché episodi simili non abbiano a ripetersi e si realizzi una migliore tutela degli utenti.

Per la ricostruzione dei fatti rinvio alla relazione che la suddetta commissione mi ha sottoposto nel termine fissato di dieci giorni, per riprendere alcuni concetti chiave delle proposte.

La commissione ministeriale parla della vertenza Alitalia come di un « conflitto di fine monopolio », riconoscendo l'eccezionalità della situazione nella quale stiamo operando ed il ruolo della posizione di vettore monopolista dell'Alitalia. Chiaramente, infatti, quando le rotte interne saranno servite da altri vettori, il potere di blocco del personale della compagnia di bandiera verrà automaticamente ridotto. La commissione indica nella liberalizzazione del trasporto aereo la strada maestra perché situazioni come quelle che la vertenza Alitalia ci fa vivere non abbiano a ripetersi. È una valutazione che condivido in pieno: la liberalizzazione sbloccherà le rendite monopolistiche di tutti i tipi ed è, per riconoscimento di molti osservatori, la risposta migliore ai conflitti di fine monopolio. Naturalmente

vi sono tempi e gradualità da seguire, anche per non creare differenze di regime rispetto agli altri paesi europei, che hanno nel 1997 la loro data limite per la liberalizzazione; tali differenze sarebbero fatali per la nostra compagnia di bandiera. Tuttavia, tempi e gradualità vanno valutati alla luce della situazione obiettiva dell'Alitalia, all'evoluzione del suo programma di risanamento. Come ho detto, la difesa della compagnia è un obiettivo fermo e convinto del Governo, ma non un obiettivo che si intende raggiungere ad ogni costo.

Quanto alle proposte più specifiche, tre in particolare riguardano il Parlamento e il Governo. Le proposte sono: quella di istituire tempestivamente l'autorità per i trasporti al fine di tutelare gli utenti e vigilare su tariffe, concessioni e qualità dei servizi; quella di rafforzare i poteri della commissione di garanzia nell'attuazione della legge n. 146 del 1990 rendendo obbligatorio e vincolante il suo intervento nei conflitti gravi; quella di rendere più agevole, rapido e non costoso l'accesso degli utenti alla giustizia per essere risarciti dei danni per disservizi e ritardi.

Sono proposte sulle quali in larga misura consento e che addirittura indicano linee sulle quali già mi ero mosso. Sul primo punto, l'autorità per i trasporti, la mia posizione vi è nota: ritengo che debba essere...

UGO BOGHETTA. Perché non venne in aula quando ne discutemmo?

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. ...istituita insieme a quella dell'energia, perché il processo di liberalizzazione in certi settori dei trasporti, come quello aereo, o l'esistenza di monopoli naturali in altri, come le ferrovie, la rendono necessaria per una soddisfacente produzione dell'utenza. So che vi sono riserve, ma ritengo che queste siano almeno in parte dovute ad una ancora insufficiente maturazione della questione, piuttosto che a differenze politiche, e che pertanto tali riserve possano essere superate. Vi è un mio testo sul quale ho sollecitato osservazioni dai colleghi mini-

stri e che proporrò di presentare come disegno di legge non appena le condizioni saranno favorevoli.

Sul secondo punto, quello relativo al potenziamento della commissione di garanzia, ritengo che ci si debba collegare allo sviluppo – negli accordi sindacali previsti dalla legge n. 146 del 1990 – di procedure di raffreddamento forti, anche con clausole arbitrali, ossia ad un completamento della legge esistente, che oggi interviene solo a valle dello sciopero proclamato, e non a monte, nella prevenzione e nel raffreddamento. Occorre sollecitare a questo riguardo un impegno maggiore, più responsabile delle parti sociali, dalle quali ho ricevuto dichiarazioni di disponibilità. Ma ritengo anche necessario rafforzare le istituzioni di prevenzione dei conflitti, e in questa prospettiva credo che meriti di essere presa in considerazione la possibilità di una limitata integrazione della legge n. 146, per una migliore definizione del ruolo della commissione di garanzia. Anche su questa ipotesi sto lavorando, senza alcuna intenzione di proporre iniziative unilaterali del Governo in materia di sciopero, ma persuaso che molto presto dovrà essere aperto un confronto con le parti sociali anche su questo tema, proprio a partire dall'esperienza dei trasporti.

Come ho detto, e come sapete bene, il Governo è tornato ad impegnarsi fortemente nella mediazione nelle ultime settimane. Il Presidente del Consiglio ha voluto seguire la vertenza da vicino, attraverso il sottosegretario Cardia, i ministri del lavoro e dei trasporti. Questo solo fatto basterebbe a dimostrare l'intenzione forte di questo Governo di favorire il rilancio dell'Alitalia. Ci siamo riuniti a palazzo Chigi e abbiamo condotto una trattativa estenuante, non solo per la radicalità delle posizioni, ma perché obiettivamente, come ho detto, la vertenza è eccezionale, coinvolge questioni strutturali, non solo salariali, e dal punto di vista salariale mette in discussione tutta l'eredità del monopolio Alitalia, inclusa l'idea che gli aumenti retributivi dei piloti possano prescindere dai risultati reali della gestione. Il Governo nella sua collegialità ha fatto ogni sforzo

per trovare con le parti le vie migliori per evitare un conflitto che non avrebbe avuto un vincitore, e avrebbe registrato una generale sconfitta di tutti i contendenti. Se l'Alitalia non fosse messa in condizione di affrontare la stagione estiva, che è una stagione di picco, senza ulteriori convulsioni conflittuali, la partita sarebbe persa in partenza.

Nonostante gli sforzi, si è dimostrata ben presto non raggiungibile una posizione conclusiva, ossia il rinnovo del contratto di lavoro dei piloti a condizioni salariali e normative compatibili con il piano di risanamento dell'azienda. Su questo le posizioni restavano inconciliabili, e sempre per quel complesso di ragioni che hanno impedito una conclusione positiva al Ministero del lavoro il 16 marzo scorso.

Il Governo ha allora presentato una diversa proposta, che è quella accolta da tutte le sigle sindacali, con l'eccezione dei piloti.

La dichiarazione congiunta del 6 luglio realizza il risultato minimo ma vitale per il futuro della compagnia di una tregua di sei mesi, che è stata accettata da tutti salvo i piloti ed alcuni sindacati autonomi.

UGO BOGHETTA. Rappresentativi o meno ?

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Il SULTA.

UGO BOGHETTA. Rappresentativi o meno ?

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Rappresentativi.

Nella dichiarazione congiunta si trovano tutti gli elementi per uscire dalla spirale distruttiva alla quale ho accennato prima. Per sei mesi – il tempo minimo per attuare il risanamento e preparare la ricapitalizzazione – ci sarà la tregua degli scioperi e la rinuncia a richieste di aumenti salariali. Tregua sindacale e salariale che riguarda sia i piloti, i quali hanno il contratto scaduto, sia il personale di terra, il cui contratto scade in questo

mese di luglio e che ha già rinunciato ad un ciclo di contrattazione integrativa l'anno scorso, fermo restando l'accordo di differimento del contratto scaduto degli assistenti di volo fino al 1997.

Poiché in questi sei mesi le bocce non resteranno ferme, si deve lavorare al piano di risanamento e di rilancio. La dichiarazione congiunta contiene gli impegni tra le parti sociali che si procederà in questo semestre decisivo di comune accordo, con la garanzia di ultima istanza del Governo stesso. L'Alitalia dichiara di essere impegnata ad attuare risanamento e rilancio in una logica unitaria del gruppo, facendo rientrare entro termini temporali precisi le attività di volo esercitate da equipaggi stranieri Ansett, ad avviare tempestivamente, con una data fissata, i corsi di addestramento per i piloti italiani e ad attuare una politica di nuove assunzioni di piloti.

Viene costituito un comitato paritetico tra azienda e sindacati, nel quale si svolge la consultazione sulle questioni più importanti nell'applicazione del piano, una consultazione che è preventiva ma non configura una cogestione ed una usurpazione delle prerogative dell'azienda. Data l'eccezionalità della situazione e l'obiettivo prioritario del rilancio, non poteva non essere previsto un equilibrato contrappeso all'impegno sindacale di consegnare per il tempo concordato, insieme all'arma dello sciopero, la propria autonomia di azione. Il comitato può comunicare al Governo — questa è la contropartita — significativi fattori di contrasto. E questa è la garanzia di ultima istanza della serietà degli impegni reciprocamente assunti.

Viene infine ribadito, nella forma più chiara, l'impegno dell'IRI a favorire, con operazioni sul mercato, la ricapitalizzazione dell'Alitalia, in aggiunta ad altre misure di rifinanziamento come la dismissione di alcuni cespiti non strategici, tra i quali la partecipazione azionaria ad Aeroporti di Roma.

La dichiarazione congiunta non è stata accettata dai piloti. Dico con tutta franchezza che le motivazioni note non sono davvero sufficienti a giustificare una deci-

sione obiettivamente grave, con la quale i piloti dell'Alitalia ancora una volta si isolano dalle altre componenti aziendali ed anche, mi dispiace dirlo, dalla comprensione della gente, già sconcertata dai comportamenti irresponsabili che hanno provocato a giugno la paralisi dei voli.

Vorrei che fosse chiaro anche in questa sede che la proposta del Governo non è modificabile, non per una preconcepita rigidità nei confronti dei piloti, ma perché essa rappresenta una sintesi politica di esigenze contrastanti, che si regge su un principio semplice e forte: se ciascuno insistesse a mettere avanti le proprie ragioni, per l'Alitalia non vi sarebbe alcun futuro. Tra sei mesi, portato a compimento il piano di risanamento ed avviata la ricapitalizzazione, in una parola ristabilito il clima di fiducia e con una più chiara prospettiva di medio periodo, ciascuno potrà rivedere la propria posizione con occhi diversi. Non si tratta quindi di rinviare la soluzione di problemi che si ripresenteranno identici tra sei mesi. Si tratta di accettare tutti una tregua, di utilizzare questa tregua per rilanciare l'azienda e ristabilire le condizioni che rendano negoziabili temi che nella situazione di oggi non sono negoziabili in un quadro di normali relazioni sindacali.

Le associazioni professionali dei piloti lamentano che a loro viene chiesto uno sforzo — in termini di aumenti di produttività da concedere subito senza contropartita — superiore a quello delle altre categorie, le quali, sempre secondo i piloti, nonostante la dilazione dei rinnovi, mantengono livelli salariali superiori alla media europea. Ma sono obiezioni che a mio avviso devono cedere il passo di fronte alla necessità di una ricomposizione delle relazioni sindacali, capace di ricostituire una adeguata coerenza tra le varie componenti del personale, con l'abbandono degli atteggiamenti di separatezza, di indifferenza rispetto al risultato complessivo delle spinte singole, in ragione della quale ciascuno cerca di strappare il massimo ed ignora poi gli effetti dei suoi comportamenti sulla vita economica dell'azienda.

Vorrei concludere sottolineando che la complessità della vicenda dovrebbe sconsigliare le semplificazioni, le rappresentazioni fondate su una partizione manichea tra buoni e cattivi. Certamente – e questo mi sembra un aspetto cruciale – si deve distinguere tra chi pensa che gli equilibri di monopolio possano essere conservati e chi invece è consapevole che le compagnie aeree sono destinate a competere in un mercato globale, in una situazione che modificherà profondamente anche il contesto di riferimento delle relazioni sindacali.

È vero che il Governo ha dovuto rompere una spirale di incomunicabilità tra le parti, dovuta anche ai timori, sempre più diffusi tra le diverse componenti del personale, che l'Alitalia avesse come obiettivo lo smembramento e la terziarizzazione. Sono in grado di escludere questa interpretazione, la quale è del resto esclusa formalmente dalla dichiarazione congiunta del 6 luglio. Vi è stato forse un difetto di comunicazione da parte dell'azienda, che si è risolto in una sottovalutazione dell'importanza del consenso del personale in una fase di riorganizzazione aziendale così profonda e rapida. Forse proprio il fattore tempo – la estrema accelerazione del piano di risanamento – ha giocato a sfavore della pace sociale.

Il Governo ha dovuto quindi affrontare non una normale vertenza sindacale, ma un conflitto di fine monopolio, la scommessa del riequilibrio strutturale di un'azienda dell'importanza della compagnia di bandiera sotto la pressione della liberalizzazione. Non vi era – come qualcuno ha detto – e non vi è una scelta tra mediazione del Governo e liberalizzazione. La mediazione si è imposta nei termini impegnativi che sono noti, proprio perché tra una manciata di mesi il mercato del trasporto aereo sarà interamente liberalizzato nell'ambito comunitario.

Devo poi rivendicare la coerenza della mediazione del Governo, in tutte le sue fasi, fino alla proposta conclusiva, con le linee di politica dei redditi definite dall'accordo del 23 luglio 1993. Su questo punto la prospettiva indicata dal presidente Dini,

da me e dal collega Treu non conosce deroghe. Naturalmente occorre ricordare che lo stesso accordo di luglio prevede che gli incrementi di produttività siano oggetto di specifica contrattazione. Su questo tema cruciale, il semestre di tregua svolgerà un ruolo essenziale per il processo di risanamento. Solo a risanamento avvenuto l'azienda sarà in grado di valutare tempi e criteri della contrattazione sulla produttività delle varie componenti dell'azienda.

Resta l'incognita della mancata adesione delle associazioni professionali dei piloti alla dichiarazione congiunta. A causa di questa circostanza, i piloti non parteciperanno al comitato paritetico, che sarà insediato domani e che dovrà subito affrontare questioni centrali per il risanamento dell'azienda.

La decisione presa dai piloti il 6 luglio costituisce, come ho detto, un gesto ingiustificato, che li isola, nel momento in cui è richiesto a tutti uno sforzo corale. Ribadisco che la proposta del Governo non è modificabile, ma ribadisco anche che il risanamento dell'Alitalia non può fare a meno dell'impegno dei piloti. L'auspicio, quindi, è che ci sia un ripensamento che conduca ad una rapida accettazione delle condizioni che tutti gli altri hanno sottoscritto.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Caravale, al quale vorrei porre alcune questioni. Avendo seguito, come tutti i colleghi della Commissione, le audizioni svoltesi nell'ambito di questa indagine conoscitiva, personalmente mi sono formato un'opinione che poi ho cercato di verificare nel corso della discussione, anche accesa, che ha avuto luogo. La mia opinione è la seguente: tra azienda e piloti probabilmente si è parlato su due lunghezze d'onda completamente diverse. Infatti, credo che tutti condividiamo la preoccupazione in ordine alla liberalizzazione del 1997, e quindi alla necessità di arrivare complessivamente, come sistema paese (questo non riguarda solamente il trasporto aereo), preparati a questa scadenza, possibilmente con un sistema di aziende italiane in grado di difendere quanto meno il mercato nazionale, pur puntando

alla liberalizzazione. Ferma restando questa prospettiva, ci si aspettava tuttavia – o almeno io personalmente mi attendevo – che questo mitico piano di risanamento dell'Alitalia fosse qualcosa di più di una sterile elencazione di conti da risanare, secondo una logica che questa Commissione ha già avuto modo di verificare per quanto riguarda la famosa vicenda Finmare. Viceversa, l'azienda ha presentato in questa sede un piano che non so se sia il vero piano di risanamento perché non contiene molte delle cose su cui si discute; è presumibile allora che ci sia un'altro piano in cui si parla della possibilità di effettuare le terziarizzazioni o degli *assets* da cedere o da mantenere. La prospettiva di medio e lungo periodo, almeno per quanto riguarda il Parlamento, pertanto non esiste formalmente: non ci è stata consegnata né su di essa abbiamo ragionato.

La prima questione che voglio porre è dunque questa: il ministro dei trasporti ha il piano di risanamento in cui si parla di questioni a medio e lungo periodo e di prospettiva? Ha avuto modo di vederlo? Gli è stato consegnato? Se questo piano di risanamento non viene fuori si rischia di contrattualizzare la scadenza del 1997. Banalizzo: sembra quasi che se i piloti concedessero l'aumento di produttività che – almeno stando ai giornali – è di entità pari a 74 miliardi per il 1995, si realizzerebbe il risanamento e si potrebbe andare al rilancio; se invece i piloti non ci stessero, il risanamento e il rilancio non sarebbero possibili. Tutta la vicenda Alitalia ruota dunque attorno a soli 74 miliardi per il 1995 e 64 miliardi per il 1996? Non posso crederlo, signor ministro. Ho pertanto l'impressione che si stia ragionando su due piani diversi e che il concetto di programmazione rischi di saltare. Se infatti è giusto che i conti vengano in qualche maniera rimessi in sesto e che tutte le parti in causa siano chiamate alle proprie responsabilità nel momento in cui tutto il sistema dei trasporti deve corrispondere a logiche di finanza pubblica che non sono più quelle di 15 o 20 anni fa, pur tuttavia avremmo sperato che ci fosse prospettata, da parte dell'azienda ed anche del Go-

verno, una visione di più lungo periodo rispetto a quello « irizzato » della sistemazione dei conti.

Per quanto riguarda la funzione del soggetto che dà le concessioni e controlla sia la qualità del servizio, sia il tipo di servizio anche sociale, fornito nel sistema dei trasporti nel nostro paese, quella dei conti – so di fare un'affermazione forte – è sostanzialmente una questione marginale. Per chi fa politica il risanamento è certamente importante, ma nel servizio pubblico i conti sono tutto sommato una questione – lo ripeto – marginale. È chiaro allora che, se concentriamo tutto il nostro ragionamento sul fatto che i conti presentati dall'Alitalia o dall'IRI siano giusti o sbagliati, da lì non ci muoviamo. Non posso infatti credere che l'azienda o l'IRI ci abbiano presentato conti sbagliati. Se il confronto è solo su questo, si prendano per buoni questi conti e si ammetta che non ha senso che ci sia un Parlamento o un soggetto che rilascia la concessione ed esercita il controllo, cioè il Governo, perché un calcolatore elettronico potrebbe svolgere benissimo questo ruolo. Tutto sommato non servirebbero neanche grandi *manager* alla guida di aziende pubbliche se il risanamento fosse questione di riduzioni di salari oppure di aumenti di produttività realizzati facendo lavorare di più a parità di prezzo oppure facendo lavorare nello stesso modo ma pagando meno e puntando o alla logica del prepensionamento – tanto, per i relativi oneri provvede il Parlamento con le leggi finanziarie! – o a quella della ricapitalizzazione. Avendo a disposizione queste tre leve chiunque sarebbe in grado di gestire qualsiasi azienda di trasporti nel nostro paese, quindi chiunque sarebbe in grado di realizzare un risanamento.

La mia preoccupazione nasce dal fatto che, dovendo guardare avanti, non possiamo non porci una domanda: se alla fine del 1996 i conti non tornano, che cosa succederà? Non abbiamo niente di fronte a noi! Se saltano quei conti, se salta quel piano, non c'è una prospettiva: che cosa accadrà?

Passo alla seconda questione. Chi decide il limite quantitativo che consente di dichiarare, una bella mattina, che il risanamento è avviato e che è il momento di pensare al rilancio? Qual è il limite? Meno 300 miliardi, meno 250, meno 100, più 50? E chi è che decide tale limite? L'azienda? L'IRI? Sono limiti, questi, che mi fanno dire, pur non condividendo le forme di lotta che sono state scelte, che c'è qualcosa di vero nelle ragioni di chi protesta per l'assenza di una prospettiva di medio e lungo periodo; ed è questa la vera questione su cui dovremo concentrarci. Che ruolo ha, infatti, la politica in tutta la vicenda?

La vertenza dei piloti rischia di essere enfatizzata troppo in un quadro privo di prospettive, per cui anche il conflitto è difficile da gestire perché è troppo estremizzato: sembra che coloro che impediscono il rilancio dell'Alitalia o che ne vogliono la morte siano i piloti e che la responsabilità dell'attuale situazione gravi esclusivamente sulle loro spalle.

Inoltre, nel piano Alitalia che lei ha mostrato, signor ministro, i costi dei piloti non si discostano di molto dal costo *standard* e dall'obiettivo finale che lo stesso piano si pone. Se non sbaglio, infatti, i costi sono al 75 per cento, la media è del 72 e si pensa di arrivare a 71: dunque non è poi così devastante il costo dei piloti nel complesso dell'azienda Alitalia!

A questa difficoltà se ne affianca un'altra - e con questo ho concluso - relativa alla funzione del ministro dei trasporti. Prenda nel giusto spirito quello che sto per dirle: per quanto attiene ai trasporti il ministro competente può in sostanza ridursi ad essere un venditore di sogni se non riesce ad avere la disponibilità, conquistandola da solo o insieme al Parlamento, del ministro del tesoro. Il trasporto marittimo è infatti controllato dalla Finmare, che è dell'IRI e risponde al ministro del tesoro; l'Alitalia è controllata dall'IRI, che risponde al ministro del tesoro; le Ferrovie dello Stato sono controllate per un'altissima percentuale dal Ministero del tesoro...

ROBERTO CASTELLI. Per il 99,4 per cento!

PRESIDENTE. Ringrazio il collega Castelli per la precisazione.

Se il ministro del tesoro non partecipa ad una partita di questa natura, quale politica dei trasporti possiamo realizzare noi? La funzione di un ministro dei trasporti in sostanza qual è, se il ministro del tesoro di fatto è assente oppure se la sua azione è quella di assecondare semplicisticamente la logica ragionieristica che gli azionisti di riferimento adottano per far quadrare, prima che i conti delle aziende controllate, i loro conti che sono in grossa difficoltà? È lo stesso criterio per cui abbiamo contestato l'IRI sulla vicenda Finmare. Non è che diciamo che l'IRI sbaglia a fare i ragionamenti che fa e che ha fatto anche sull'Alitalia. Il presidente dell'IRI Tedeschi è stato chiarissimo al riguardo; quando ha detto: i conti sono questi, così si rientra. Il suo punto di vista è comprensibile, ma quando interviene la politica e in quale modo decide che magari uno 0,5 per cento di deficit deve esserci pur di garantire un servizio sociale universale (e questo riguarda non solo il settore dei trasporti ma anche tutti gli altri)?

La difficoltà di comporre questo quadro sconta la difficoltà da parte nostra di capire quale sia il piano di risanamento e se effettivamente esso vada al di là della semplice prospettiva di due anni (che poi, anche per quanto lei ha detto questa sera, si riduce ad un anno perché il 1996 è l'anno in cui si verificherà tutto), evitando che la programmazione di medio e lungo periodo sia la sommatoria di piani annuali. La programmazione sembra essere questa: osservo l'andamento del 1995, metto a posto i conti per il 1996; se nel 1996 non ho ancora ottenuto risultati, predispongo un altro « pianino » per il 1997 e la stessa cosa mi riservo di fare per il 1998. Se ci fosse stato un « secondo stadio del missile », cioè se quello che ci è stato consegnato fosse stato accompagnato da un altro piano nell'ambito del quale il primo dovesse essere inquadrato (delineando, cioè, la visione complessiva da cui

risultasse che si vuole una compagnia di bandiera che funzioni in un certo modo), forse sarebbe stato tutto chiaro, ma così non è stato.

Ecco perché, tutto sommato, aver dato in mano al ministro del lavoro tutta la trattativa significa averla contrattualizzata. C'era sì, da una parte, il problema del contratto dei piloti, i quali non lo avevano ancora rinnovato, come invece avevano fatto un anno prima gli assistenti di volo, ma il grosso della partita, che è poi quello che ci interessa, è il futuro dell'azienda Alitalia.

ROBERTO CASTELLI. Vorrei affrontare tre questioni che si intrecciano con i problemi sollevati dal presidente.

Una di esse è un po' un mio tormentone; sono costretto a sollevarla in continuazione perché, pur avendo ormai potuto considerare l'esperienza di quattro governi, non vi è mai stato alcun segnale in proposito; un segnale che viceversa ritengo sarebbe importante dal punto di vista pratico e soprattutto morale perché aiuterebbe anche a far andare avanti le trattative in un certo modo. Mi riferisco al *management*, che non riguarda solo l'Alitalia, ma tutto il panorama delle aziende di Stato.

Abbiamo ascoltato l'attuale *management* attribuire, direi anche con durezza, a quello passato la colpa dei conti presentati. Questi ultimi sono veramente disastrosi: in tre anni la capitalizzazione della società è diminuita di quattro volte e contestualmente i debiti sono aumentati nella stessa misura. Si poteva pensare che dissmettendo il capitale si potesse incassare qualcosa e diminuire i debiti; invece è successo quanto ho detto e le colpe sono state attribuite senza mezzi termini al passato *management*.

Anche questa sera il ministro, con un termine molto diplomatico, ha detto, più o meno testualmente, che la gestione non è stata sempre improntata al rigore del buon imprenditore. È qui che credo debba intervenire la politica, presidente; credo cioè che un segnale in questa direzione, anche se non servisse ad incassare nep-

pure una lira, possa servire ad avere relazioni industriali migliori. Ricordo che alcuni *managers*, i quali – ne prendo atto perché ci è stato detto molte volte e sempre dalle autorevoli fonti che si sono susseguite – hanno contribuito a creare questo disastro, sono oggi a capo di imprese altrettanto disastrose e mi immagino siano lì ad aggravare tale disastro. Se poi pensiamo che i giornali hanno riportato la notizia che alcuni di questi facitori di disastri sono addirittura in predicato per entrare nel consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, allora veramente c'è di che tremare: basti pensare che le FS hanno in animo di spendere da qui al due-mila qualcosa come 75 mila miliardi.

ENZO SAVARESE. Il dramma è che il responsabile di tutto lo candidano a Presidente del Consiglio!

ROBERTO CASTELLI. Lasciamo perdere, sai che con il precedente ministro dei trasporti non sono molto tenero; penso – l'ho dichiarato più volte e lo ribadisco anche questa sera – che alcune situazioni molto difficili dal punto di vista contrattuale siano legate alle uscite estemporanee e fuori luogo del precedente ministro dei trasporti e dunque non vorrei ritornare sull'argomento.

Mi risulta inoltre – ho presentato in proposito un'interrogazione – che uno dei responsabili di questi disastri prenda ancora uno stipendio di 300 milioni annui da parte dell'Alitalia. Se ciò è vero, credo si tratti di un punto su cui intervenire per risparmiare subito, ripeto, 300 milioni.

Le aziende private sono fatte dagli uomini: credo che la politica debba finalmente iniziare ad occuparsi anche degli uomini e non limitarsi alla affermazione, che ho sentito ripetere in continuazione, per la quale il passato è passato ed occorre pensare al futuro. Prima o poi bisognerà affrontare questo problema: invito l'attuale ministro a farsene carico. Ho potuto verificare personalmente lo stato d'animo dei dipendenti Alitalia ai quali si chiedono sacrifici ed è evidente che non si possa essere ben disposti quando si vede

che i vertici, considerati – secondo me giustamente – i principali responsabili della situazione attuale, proprio perché forse ragionavano in termini troppo politici e non economici, non solo non pagano ma vengono addirittura premiati. Credo ci sia anche un aspetto pratico e non soltanto uno morale.

Vi è poi la questione della ricapitalizzazione. Confesso di non aver letto compiutamente la dichiarazione congiunta del 6 luglio, ma non più tardi di dieci giorni fa i sindacati avevano espresso una posizione diversa da quella dell'attuale *management* ed anche da quella del Governo. Si tratta di due posizioni molto diverse. La prima è quella qui ribadita dal ministro: risaniamo prima i conti; del resto questo è obbligatorio perché la ricapitalizzazione deve avvenire tramite il mercato. Da questo punto di vista non vi è scelta; non si può andare sul mercato con un'azienda che non sia risanata; il mercato non darebbe neppure una lira. Va aggiunto che anche con un'azienda risanata, se arriveremo a varare la benedetta legge sulle *authorities* e immetteremo sul mercato pezzi importanti dell'ENEL, della STET e di altre aziende, non si sa quale potrà essere la capacità di assorbimento del mercato. La scelta del risanamento è quindi obbligata, ma – e su questo sono d'accordo con il presidente – anche rischiosa. Se tra sei mesi il risanamento non vi sarà stato, non avremo molte *chances* e vie d'uscita.

I sindacati, dicevo, avevano espresso chiaramente una posizione diversa: ricapitalizzi lo Stato. A fronte di un'azienda ricapitalizzata il risanamento è quasi automatico. La CEE ci imporrà dei vincoli, ma questi non saranno così insopportabili.

Vorrei allora chiedere al ministro se i sindacati abbiano cambiato posizione con una svolta di 180 gradi rispetto a quanto sostenevano fino a pochi giorni prima. Credo sia questo il punto fondamentale di tutto il problema, al di là della questione contrattuale. Si tratta di due filosofie completamente diverse: la prima nettamente orientata ad un liberismo anche rischioso. Se l'operazione riesce, non costerà nulla allo Stato; di contro, vi è un grosso rischio.

Se il risanamento non riesce, tra sei o otto mesi l'Alitalia si ritroverà in un vicolo cieco. È una grossa scommessa di cui il Governo si fa carico.

La posizione dei sindacati, forse più politica, rappresenta sicuramente un paracadute molto più sicuro. A questo punto, però, c'è da chiedersi dove ed in quali termini, in quali poste di bilancio recuperare i fondi per la ricapitalizzazione. Chiedere ulteriori sforzi al bilancio dello Stato in questo momento non mi sembra così semplice; si tratta comunque di una posizione più *soft*, che comporta meno rischi.

Da parte nostra, con le dovute garanzie, siamo più per la prima soluzione che per la seconda, ma certamente non possiamo nasconderci il rischio che questa strada comporta.

I piloti rappresentano un problema molto grosso. In questi giorni, proprio in vista della ricapitalizzazione, abbiamo visto compagnie estere, concorrenti dell'Alitalia, fare pubblicità su tutti i media, ponendo l'accento sul « kasino » che fa l'Alitalia. È evidente che l'immagine che in questo momento stiamo dando agli utenti è molto brutta e che il danno arrecato alla compagnia – e quindi anche alle sue possibilità di risanamento – è rilevante. Cito un esempio, che vale per quello che è: proprio ieri mi trovavo presso la biglietteria di un aeroporto quando è arrivata una signora a chiedere notizie sulla Lauda Air, cioè se si vendevano biglietti di quella compagnia e se quest'ultima aveva intenzione di aprire una determinata linea. Questo è il mercato: c'è chi cerca di approfittare subito di una situazione di debolezza.

Non si può sottacere il fatto che i piloti stanno ponendo la compagnia in condizione di grande debolezza. Su tali punti occorre intervenire. Schisano è stato estremamente duro quando davanti a noi ha detto testualmente: i piloti vogliono i soldi; il resto sono tutte storie. Chiedo al ministro se a suo parere le cose stiano proprio in questi termini.

Si afferma poi che l'Ansett non è un problema perché i piloti non possono condurre i 767, dal momento che non sono

addestrati; è quindi inutile che protestino: l'Alitalia è costretta a farli condurre da altri.

Ovviamente non ho letto la relazione Cassese, che ci è stata consegnata proprio ora, ma voglio ugualmente rivolgere una sollecitazione al Governo. Non intendo criminalizzare nessuno, sia ben chiaro; chiedo però che non finisca a tarallucci e vino la denuncia che è stata fatta nell'ambito del più ampio accordo contrattuale. I piloti infatti hanno detto: arriviamo ad un'intesa, ma si faccia la sanatoria. Io dico invece che se c'è stato del dolo o si sono verificati comportamenti illegali, chi li ha perpetrati deve pagare.

UGO BOGHETTA. Come Bisignani!

ROBERTO CASTELLI. Anche su questo punto le chiedo la sua opinione, signor ministro. Alla fine - diciamoci la verità - stiamo vendendo dei servizi; se i piloti mostreranno quest'estate all'opinione pubblica internazionale che l'Alitalia non è in grado di vendere i suoi servizi, automaticamente anche la scommessa del risanamento è destinata ad essere perduta.

PRESIDENTE. Avverto che la relazione della commissione Cassese, cui ha fatto riferimento il ministro Caravale, sarà allegata al resoconto stenografico di questa audizione.

UGO BOGHETTA. Signor ministro, le rivolgerò alcune domande ed alcune accuse: queste ultime valgono anche come domande.

Parto da una constatazione: l'unica cosa che lei è riuscito a raffreddare è il contratto di programma delle Ferrovie dello Stato (è una domanda ed un'accusa).

La seconda questione (tratterò dopo la vicenda dell'Alitalia perché la proposta che lei avanza si chiama, in gergo calcistico, « tiro telefonato »: mi riferisco alla relazione Cassese) è in qualche modo indipendente dalla stessa vicenda Alitalia. Lei mi deve spiegare per quale motivo vuole modificare la legge n. 146 del 1990 prendendo le mosse dal fatto che i piloti si

sono ammalati. Notoriamente, infatti, questa legge non riguarda la sanità ma i trasporti.

Lei afferma che dobbiamo raffreddare gli scioperi ma così raffredda solo i sindacati, cioè non il conflitto in sé ma una delle parti di quest'ultimo. In linea di principio, seguendo un certo ragionamento, non ci sarebbe stata alcuna possibilità di scioperare perché era in piedi una vertenza e si era registrata la disponibilità del Governo, dell'IRI e così via. Inoltre, signor ministro, lei aveva detto proprio in quest'aula che l'obiettivo sarebbe stato raggiunto con accordi pattizi e non con la modifica della legge n. 146.

Lei ha anche parlato di preavviso. Dovrebbe quindi dire all'Alitalia e alle Ferrovie dello Stato che l'utente deve essere preavvisato sia nel caso in cui lo sciopero piaccia all'azienda sia nel caso contrario: mi riferisco, ad esempio, allo sciopero del personale viaggiante delle ferrovie di sabato scorso. Tra l'altro, l'Alitalia è già nota per aver tenuto comportamenti non rispettosi della legge n. 146.

Lei sostiene poi, signor ministro, che occorre dare più poteri alla commissione di garanzia. Vorrei capire di che poteri si tratti, visto che quella commissione ne ha già abbastanza. Dal momento che non esiste un accordo sui servizi minimi relativi al trasporto aereo, si deve garantire il 50 per cento di quest'ultimo: lei mi deve spiegare che sciopero è quello in cui si garantisce il 50 per cento dei voli e quale sia il rispetto garantito alla Costituzione, che parla di diritto di sciopero ma anche, e non nella stessa misura, di diritto dell'utenza. Lo sciopero infatti non è perenne, risolvendosi in un evento occasionale.

Vado oltre. Avete sospeso per una settimana tutti gli scioperi. Erano tanti, sono d'accordo con lei; mi sembra però strano che voi li abbiate sospesi tutti, tranne uno, quello del 26 giugno che riguardava il trasporto aereo. Siete intervenuti fino al 24, comprendendo lo sciopero del SULTA e di altri sindacati indetto per il 23: guarda caso, due giorni dopo non vi era più la necessità di sospendere gli scioperi. Quando lei parla di certi sindacati autonomi, penso

per reazione che gli altri autonomi non siano, tanto è vero che consentite loro di scioperare.

Il Governo non può comportarsi così, signor ministro; lei deve rispettare la legge e non intervenire per consentire ad un sindacato e non ad un altro di scioperare. Inoltre, signor ministro, lei è intervenuto successivamente nella trattativa per includere alcuni ed escludere altri in base al fatto che alcuni sindacati avevano deciso di revocare gli scioperi mentre altri li avevano mantenuti. Il diritto a non vedersi revocare uno sciopero non può essere negato né da lei né dal Governo, basando per di più su questa decisione l'ammissione alla trattativa.

Con chi avete fatto l'accordo, signor ministro? Forse con dei morti viventi? Qual è la rappresentatività dei sindacati con i quali avete concluso l'intesa? Lo sciopero del SULTA dei giorni scorsi è riuscito al 100 per cento; i piloti non hanno firmato. L'anno scorso un sindacato aveva rifiutato un accordo (agendo con lungimiranza, visto quello che è accaduto dopo). Se firmate accordi con persone che non rappresentano la categoria, non potete lamentarvi quando il conflitto riemerge; se volete che quest'ultimo cessi, dovete accordarvi con chi conta. Invece voi concludete le intese con sindacati di comodo: non posso non riconoscere che le cose stanno così. Occorrerebbe verificare la rappresentatività dei sindacati ed abbiamo avuto modo di farlo, anche recentemente, con l'Alitalia.

Vengo ora a trattare la questione appunto dell'Alitalia. Si dice di essere d'accordo con la liberalizzazione e si sottolinea poi una banalità, cioè che siamo alla fine di un monopolio. Questo è vero anche per tutti gli altri paesi: l'Alitalia ha avuto un monopolio così come lo hanno avuto le altre compagnie di bandiera. Pertanto, quando avremo la liberalizzazione, essa varrà per tutti i paesi d'Europa.

Che cosa impedisce, di fronte ad un fenomeno di liberalizzazione, di porre vincoli sugli standard operativi, sulla sicurezza (o non ve ne importa nulla?), sulla qualità (o non vi importa nulla neanche di

questo?), in base ai quali impostare tra le compagnie e gli Stati un discorso concernente i livelli tariffari? Senza un accordo di questo genere non si realizzeranno condizioni ottimali di sicurezza e di qualità.

Perché tutto ciò non deve avvenire, in un contesto di liberalizzazione? Perché il Governo italiano non si attiva? È la stessa domanda che formulano forse tutti i sindacati, chi più chi meno, compreso quello dei piloti. È questo l'aspetto che mi preme. Andando ad una guerra tariffaria selvaggia, non esiste alcun piano. Il piano Schisano è la distruzione della compagnia di bandiera italiana; è questo il problema. E noi procediamo alla ricapitalizzazione per sostenere per due anni un morto vivente? Se non si creano alcune condizioni, ciò è inutile; voi state solo prorogando una situazione di morte e comunque di conflittualità, perché occorre avere delle basi.

Analizziamo come è andata avanti la questione: lei, signor ministro, non ha criticato affatto la dirigenza Alitalia; la capisco, sarà un fatto di cortesia, di buon gusto o forse di condivisione, ma è questa la situazione che abbiamo di fronte. La dirigenza Alitalia non è credibile, non è affidabile. Noi abbiamo sentito tutti gli attori di parte sindacale della vicenda, e tutti sono stati critici nei confronti dell'azienda sul piano - o non piano - di riassetto. Pertanto, non è credibile neanche che lei, signor ministro, affermi qui che non vi è l'intenzione di procedere a smembramenti e a terziazioni, perché è la pratica di Schisano.

Questione Ansett: vi è un problema, di cui si parlato in questa sede. Erano stati incaricati i piloti di condurre quell'operazione e poi Schisano l'ha fatta in prima persona. Sono forse questi alcuni dei motivi veri della rottura, vale a dire le modalità e gli attori dello smembramento.

Quanto alla DSI, è sempre stato detto, anche in questa sede, che non portava avanti una certa operazione, invece si sta facendo. Circa il piano di smembramento e di utilizzo delle compagnie collegate (*Avianova & company*), in questa sede la CGIL si è dichiarata d'accordo su una riorganizzazione, ma all'interno di un di-

scorso di unità dell'Alitalia. Domando allora: siete favorevoli o contrari ad un contratto unico nel settore del trasporto aereo? Se siete d'accordo, perché nella stessa compagnia di bandiera non esiste un contratto unico neppure per i piloti, quando Avianova è praticamente già deregolamentata ed esistono accordi *ad personam* con i piloti? Su questo occorre essere chiari. Non potete dire che non accettano, perché non siete credibili, perché la dirigenza dell'Alitalia dice una cosa e ne fa un'altra (*Commenti del deputato Castelli*). Perché, tu difendi gli altri? Tempo al tempo!

Lei, signor ministro, parla per esempio di terziarizzazioni: abbiamo già un'esperienza effettuata nei confronti della società Aeroporti di Roma. Come sono andate le mense? Avete effettuato un bilancio delle terziarizzazioni cui si è già provveduto? Altra questione che è stata posta: il piano organizzativo dell'Alitalia - dicono tutti i sindacati - non esiste al mondo; questo modello Schisano non esiste al mondo! È stato detto di più, cioè che l'aver posto il problema della sicurezza coinvolgendo il *top management* del livello commerciale contrasta con tutte le indicazioni delle *authorities* europee e mondiali. Potrei stilare un elenco, signor ministro: assegni *ad personam*; da una parte si toglie e dall'altra si dà, come è accaduto ampiamente anche nelle Ferrovie dello Stato. Si assumono i propri amici; nel trasporto aereo sono sempre entrati, ma come viaggiatori. Dalla Texas Instruments all'IBM e quant'altro si fanno accordi (come quello della DSI con l'IBM): se vuole, posso continuare.

Sono queste le cose che si stanno facendo, signor ministro. Voi non potete stupirvi se una parte non accetta; io mi stupisco della parte che accetta! Aveva già accettato un anno fa, per poi rendersi conto che doveva far finta di scioperare per raggiungere un accordo diverso; può darsi che poi i lavoratori, a parte i piloti, avranno la forza di tornare ad aprire il conflitto, visto che voi impedito ad uno e poi consentite all'altro.

Di domande non ne ho posta neanche una, probabilmente...

PRESIDENTE. No, ne ha poste!

UGO BOGHETTA. Credo, signor ministro, che occorra procedere ad una discussione chiara, nel corso della quale voi presentiate un modello di risanamento dell'Alitalia, rispondendo alle domande del presidente e chiarendo quale sia il primo tempo e quale il secondo; infatti, se il secondo - domando - è l'Alitalia globale o l'Alitalia regionale, procedete ad un certo tipo di risanamento, diverso dall'altro. È del tutto evidente, e questo ci è già stato detto. Il tipo di flotta, gli aerei che si acquistano, la rete che si vuole installare in Italia e fuori dall'Italia: queste sono le cose che vogliamo sapere ed in base ad esse vogliamo poi decidere. Però, non si può andare avanti, signor ministro, prendendoci in giro; ognuno deve avere il coraggio di dire cosa vuole e, rispetto a questo, esprimere le proprie opinioni.

ADOLFO URSO. Credo che i colleghi che mi hanno preceduto, soprattutto Boghetta, abbiano troppo accentuato una certa latitanza del ministro che io in questa relazione noto meno; mi pare, infatti, che il ministro in alcune parti evidenzii abbastanza chiaramente le responsabilità pregresse (come ha fatto in parte Castelli), anche laddove dove elenca i motivi per cui l'azienda oggi non è competitiva, motivi che denotano chiaramente l'eccessiva diversificazione degli aeromobili, l'incapacità di acquisto di linee strategiche degli aeromobili stessi, la rigidità d'impiego della flotta e del personale, l'insufficiente presenza sulle rotte primarie e secondarie, il pesante squilibrio dell'assetto patrimoniale. Si tratta di elementi negativi che si sono certamente realizzati negli anni, con errori di gestione palesi, chiarissimi. Infatti, non avvengono dall'oggi al domani gli errori nella scelta delle rotte, nella gestione, nell'acquisto degli aeromobili, errori a causa dei quali oggi esistono difficoltà e rigidità nell'impiego e nelle scelte, squilibrio nell'assetto patrimoniale ed in-

debitamento (che certamente è aumentato anche nell'ultimo anno in maniera paurosa).

Trattandosi di un ministro di un Governo tecnico, vi è il tentativo di giudicare il meno possibile secondo strumenti politici, però si dà un giudizio pesantissimo anche sulla gestione attuale, oltre che su quella passata, che io condivido; su quella passata, perché ha portato a queste conseguenze chiare e nette, che ovviamente hanno impedito o stanno rallentando il risanamento; su quella attuale, perché noto nella relazione del ministro l'indicazione di un'accentuazione della conflittualità che sarebbe stata determinata negli ultimi mesi. È responsabilità innanzitutto dell'azienda, prima ancora che dei sindacati, se si assiste ad un aumento eccessivo di conflittualità, che avrebbe in parte pregiudicato alcune operazioni di risanamento e costretto l'azienda a terziarizzarsi maggiormente e ad impedire la riqualificazione dei piloti sugli aerei e via dicendo, dando vita ad una spirale infinita.

Peraltro, ho letto oggi su *la Repubblica* (un quotidiano certamente non vicino alla mia parte politica) che la commissione paritetica nominata avrebbe il sapore di una sorta di commissariamento dell'azienda. Si legge: « Per questo motivo il Presidente del Consiglio, Lamberto Dini, di fronte al lungo e dannoso braccio di ferro ingaggiato dall'amministratore delegato Roberto Schisano con i piloti » — è quindi l'amministratore delegato che ha ingaggiato un dannoso braccio di ferro: è questa l'interpretazione di un quotidiano molto vicino all'attuale Presidente del Consiglio e comunque certamente al Governo — « ha voluto la costituzione di un comitato azienda-sindacati per il rilancio della compagnia. Un atto che da molti » — da chi? — « è stato interpretato come un commissariamento surrettizio della compagnia ».

Chiedo al ministro se l'interpretazione data da molti — e da un quotidiano molto vicino al Governo — sia anche del Governo. Credo, peraltro, che questa sia l'interpretazione logica di una serie di atti (anche della relazione del ministro) che rappresentano un'accusa nei confronti

delle precedenti gestioni. In proposito, condivido l'interpretazione del rappresentante della lega, il quale fa risalire — giustamente — alle precedenti gestioni la responsabilità di ciò che è avvenuto. Viene sottolineata anche l'errata conduzione del conflitto sindacale da parte dell'attuale gestione che — come sostiene il ministro nella sua relazione — ha esacerbato il conflitto, continuando in maniera perversa a rivolgersi a piloti stranieri, alla terziarizzazione e a quant'altro.

Credo che in nessun caso di possa risanare l'azienda senza il consenso delle parti sociali (ho letto che solo l'ultimo conflitto ha comportato un aggravio di costi di 150 miliardi). Mi domando come possa esserci il coinvolgimento dei piloti, i quali chiedono non più denaro — almeno questo loro dicono — ma di sapere quale fine farà l'azienda, se nemmeno il ministro in questa occasione ce lo dice! Non ce lo ha detto sostanzialmente Schisano quando ha presentato il piano di risanamento, che poi è soltanto un pareggio di bilancio — e non si capisce nemmeno in che misura avverrebbe — che, in un'azienda che fornisce un servizio pubblico che come tale debba essere fornito ai cittadini e alle aziende può anche avere un costo. Nel servizio pubblico, il pareggio del bilancio non è il fine principale e comunque, nel caso di specie, è indicato come la prima fase. Anche i rappresentanti dell'IRI, che sono stati un po' più chiari, hanno dichiarato che questa sarebbe la prima fase, ma non hanno illustrato quale caratteristiche dovrebbe avere la seconda.

Come si può coinvolgere una categoria come quella dei piloti, che crede fortemente alla propria professionalità, se non si dice quale fine farà la compagnia di bandiera? Nei prossimi anni l'Alitalia sarà ancora una compagnia di bandiera? Qual è il piano strategico? La compagnia cercherà di coprire una nicchia di mercato e sostanzialmente si regionalizzerà? Il Governo, l'IRI e l'azienda ritengono che un'azienda regionale possa essere competitiva? Molti sostengono che la competizione non si possa raggiungere andando semplicemente a coprire una nicchia di mercato

ma che occorra elevare il livello dell'azienda; vi è chi sostiene che, per competere nel mercato internazionale, un'azienda debba disporre almeno di 500 velivoli, mentre l'Alitalia ne ha 155. Il ministro parla di rilancio, ma non ne indica il tipo, le modalità, i fini e il piano di investimento.

Qualche giorno fa i rappresentanti dell'IRI ci hanno detto che sarebbe stata tentata una ricapitalizzazione di fatto con una partita di giro, non potendo effettuare una ricapitalizzazione vera che incaperebbe negli accertamenti della Commissione europea. D'altronde, i limiti che l'Europa pone alla ricapitalizzazione impongono una scelta ed una strada chiara: se questa venisse indicata, noi tutti sapremmo dove si vuole arrivare. Invece, si parla di una ricapitalizzazione fittizia, attuata vendendo gli Aeroporti di Roma che, come poche realtà dell'Alitalia, producono un attivo di 100 miliardi l'anno che, a seguito della vendita, verrebbe sottratto all'azienda. Vendendo ad una finanziaria dell'IRI, la Cofiri, si otterrebbero 800 o 900 miliardi: se non ho capito male, è questa la partita di giro, per cui la stessa IRI dà del denaro...

PRESIDENTE. Una parte, perché quelli dell'IRI, già contabilizzati nel piano, sono 1500.

ADOLFO URSO. Questa partita di giro è sufficiente? Comunque, mi sembra il classico tampone più che un'iniziativa che consenta poi di privatizzare l'azienda.

Mi domando se tutto ciò dipenda anche da una scelta sbagliata da parte dell'attuale *management* dell'Alitalia (si è parlato prima di assunzioni strane e sospette, anche con contratti elevatissimi: qualcuno sussurrava cifre da capogiro), che comunque di aerei ne capisce poco.

Ho sentito dire, ad esempio, che la Francia e la Spagna, che si trovano in condizioni simili alle nostre, stanno ipotizzando di ridiscutere le tappe della liberalizzazione. Il Governo potrebbe anche condividere le scelte francesi o spagnole e cercare di ricontrattare in Europa le tappe

della liberalizzazione. Condivisibile o meno, questa è comunque una strada. Nel frattempo si potrebbero tentare accordi europei per creare una compagnia, magari italiana e francese, che sia in grado di competere con le compagnie inglese e tedesca. Si potrebbe far leva sui problemi che hanno due partner importanti della Comunità europea per stabilire un accordo strategico (almeno con uno di essi) e poi procedere ad una fusione delle compagnie di bandiera e alla costituzione di una compagnia mediterranea italo-francese competitiva sul mercato internazionale. Questo potrebbe essere un piano strategico.

Come si possono chiedere sacrifici notevoli quali l'aumento della produttività senza dare nulla sul versante del salario e senza fornire, come non viene fornito, un piano strategico (che, come abbiamo appurato in questa indagine conoscitiva, non esiste) che vada oltre il puro ripiano di bilancio? Ovviamente si chiamano in causa le responsabilità del Governo.

Se si proseguisse sulla strada della partita di giro – delineata in parte dall'IRI – per ricapitalizzare l'azienda, è vero che occorrerebbero 7 mila miliardi in tre anni? In questo caso si tratterebbe di un piano notevolissimo che comporterebbe un esborso di denaro molto elevato. Su questo aspetto condivido l'intervento del collega di rifondazione comunista. Non si tratta, infatti, solo di rivedere la legge sugli scioperi o di « raffreddare » la contrattazione. Il collega ha parlato della strana sospensione di una settimana, volta a consentire lo sciopero dei confederali (evidentemente, si tratta di uno dei sindacati che il collega di rifondazione – come il Governo – considera non autonomi). Questo gioco di marionette è un po' strano.

Il problema è più vasto; infatti, gli scioperi non hanno interessato solo il settore aereo: vi sono stati e sono in corso scioperi in tutti i comparti dei trasporti, marittimo e ferroviario. Tra l'altro, scioperi che sembravano di scarsa entità hanno prodotto gravi conseguenze sul sistema dei trasporti e quindi sul comparto turistico. Ciò denota una responsabilità grave da parte del Go-

verno per non avere sciolto i nodi prima che arrivassero al pettine, nodi che si sono presentati proprio all'inizio della stagione turistica, con conseguenze economiche gravissime.

Mi domando se le conseguenze economiche degli scioperi sul sistema dei trasporti saranno maggiori rispetto ai benefici che l'azienda pensava di conseguire in questi mesi. A quanto ammonta il danno prodotto al comparto turistico nazionale? Quali benefici l'azienda pensava di ottenere semplicemente rifiutando il rapporto con il sindacato e comunque non fornendo un piano strategico? Se non vado errato, il ministro ci promise il contratto di programma delle ferrovie entro il 15 marzo.

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Il contratto di programma è stato firmato con le Ferrovie dello Stato; è stato approvato dal CIPE e sarà trasmesso...

ADOLFO URSO. Prima dello scioglimento delle Camere?

PRESIDENTE. Questo lo auspica lei, onorevole Urso!

ADOLFO URSO. No. Ricordo bene quanto dissi la volta scorsa: «È possibile che entro il 31 marzo si riunisca un'altra volta il CIPE?». La risposta del ministro fu una promessa in tal senso, aggiungendo che, nel caso in cui ciò non fosse stato possibile, avrebbe consegnato il contratto di programma approvato.

PRESIDENTE. Confermo che è vero.

ADOLFO URSO. Peraltro, quanto ho detto è riportato nel resoconto stenografico.

Credo, signor ministro, che vi saranno modifiche enormi nel contratto di programma, per aver rallentato, sostanzialmente, l'approvazione, il parere del Parlamento per almeno sei mesi...

ANNA MARIA BIRICOTTI. È dal 1992; la cosa è lenta!

ADOLFO URSO. Forse, qualcuno è della stessa idea dell'onorevole Boghetta, il quale pensa che il Governo faccia delle cose per soddisfare parti che lo appoggiano, confederati o progressisti. Non credo che sia così: ritengo che, trattandosi di un Governo tecnico, non faccia coincidere queste fasi, ma si astragga dal problema per fornire risposte tecniche.

Nel ringraziare il ministro per la sua presenza, mi auguro che dal suo intervento sia possibile capire se esista un piano strategico per l'Alitalia e quale sarà la fine della compagnia di bandiera. Senza chiarezza su questi punti non si potranno mai coinvolgere le parti sociali. Credo che di questo i piloti abbiano bisogno.

Un'ultima domanda: considerato che il ministro parla di arbitrato, sarà il Governo a farlo? Ha assunto un impegno in tal senso con i sindacati? Credo che uno dei problemi per cui i piloti non firmano il contratto sia proprio la genericità di indicazioni su chi condurrà l'arbitrato. Chi stabilirà il finale nell'eventualità in cui le due parti non raggiungano un accordo nel comitato?

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non ho affatto parlato di arbitrato per l'Alitalia: ho parlato di funzioni, possibilmente da attribuire alla commissione di garanzia in caso di vertenze gravi, ma non per il comitato ristretto previsto dalla dichiarazione congiunta dell'Alitalia.

DOMENICO BOVA. Non vorrei che il clima che aleggia in aula, cioè di possibili, imminenti elezioni anticipate, condizionasse la discussione che dobbiamo invece sviluppare per cercare di venire a capo di una situazione molto difficile.

Condivido anch'io le parole del ministro circa la complessità della vicenda Alitalia che, d'altra parte, abbiamo verificato nei giorni scorsi nel corso delle audizioni svolte in quest'aula con i sindacati, con il presidente Rivero e con l'amministratore delegato Schisano. La complessità della situazione — più che della vertenza — Alitalia non ammette semplificazione. In que-

st'aula, dobbiamo tutti sapere che i problemi che dobbiamo risolvere e che i nodi che stanno venendo al pettine si sono formati nel passato, in tanti anni (al riguardo, dirò poi qualcosa, pur nella brevità del mio intervento). A me sembra che esistano grandi responsabilità storiche dei Governi precedenti, i quali, in passato, non sono intervenuti su questa vicenda con l'energia e lo spirito necessari.

Vorrei esemplificare molto il ragionamento, considerato che abbiamo la possibilità di parlare col ministro e che egli può aiutarci a capire. Sappiamo che in questa vicenda non tutte le responsabilità sono del Governo. Personalmente, sono convinto che esiste un problema nella gestione Alitalia (il cosiddetto *management*, a proposito del quale mi soffermerò brevemente in seguito).

Quali sono i punti che dobbiamo affrontare e risolvere? Credo che dobbiamo chiederci, anzitutto, che fine farà la compagnia di bandiera. Personalmente, sono convinto che l'Italia debba dotarsi per mantenere la compagnia di bandiera, con tutto ciò che questo significa. Dobbiamo infatti sapere che, se diciamo sì alla compagnia di bandiera, si devono operare scelte concrete nella direzione del mantenimento di questo importante vettore in Italia. L'altra domanda, in un certo senso pleonastica, cui dobbiamo rispondere è la seguente: sì o no allo smantellamento? La risposta deve essere no, in quanto la compagnia deve mantenere la sua unità. Ma il modello che ci è stato presentato dal dottor Schisano, amministratore delegato dell'Alitalia, risponde a questa esigenza?

Nel breve tempo che mi sono prefissato, dirò ciò che penso io al riguardo. Ho dei dubbi che il modello Schisano risponda a queste esigenze, come ho già detto nel corso di altre riunioni (credo che a una di queste fosse presente anche il ministro). Infatti, a mio modestissimo avviso, dobbiamo capire se vi sia un problema nel rapporto tra il Governo e l'Alitalia. Dirò poi qualcosa in merito, perché prima voglio esprimere il mio pensiero su un punto che è stato sollevato e al quale la gente guarda con molta attenzione (mi riferisco

alla legge n. 146). Ho apprezzato moltissimo il modo in cui il Governo si è rapportato alla vicenda Alitalia e ai grandi guasti che si sono prodotti nell'immaginario collettivo del nostro popolo, al danno che si è creato con la vertenza dei piloti, al di là del merito della vicenda: il fatto stesso che in quei giorni si sia vissuta quell'esperienza drammatica negli aeroporti italiani ha creato problemi serissimi per l'Italia (in particolare, per l'afflusso turistico) e ricordo che con il collega Urso ne abbiamo parlato a Roma, nel corso di una trasmissione televisiva.

Ricordo di aver chiesto al dottor Schisano se potevamo considerare i piloti come gli operai. Non credo che lo *status* del pilota sia come quello dell'operaio o dell'impiegato. Non esiste una particolare definizione della categoria del pilota, ma personalmente lo considero un professionista di altissimo livello, e credo che questa sia la definizione più appropriata. Dunque, perché dire che quello dei piloti è stato uno sciopero? Per quanto mi riguarda, lo immagino più come una serrata, considerate le modalità in cui si è manifestato ed il modo in cui si è articolato in quelle giornate.

E qui torniamo alla legge n. 146 e all'autoregolamentazione, a proposito della quale a me sembra che anche le organizzazioni sindacali siano d'accordo, perché in quest'ultimo periodo è un discorso che hanno sempre portato avanti. Il problema è che sbagliamo nel momento in cui riteniamo che i piloti abbiano portato avanti uno sciopero. Ripeto: a mio modestissimo avviso, si tratta di una espressione impropria. Comunque, su queste questioni strategiche bisogna discutere, perché quando parliamo di sciopero nel settore dei trasporti dobbiamo sapere che parliamo di un settore strategico per la vita della nostra comunità nazionale.

Dicevo che sono d'accordo per come il Governo ha impostato il ragionamento, anche per il protocollo del 6 luglio. Chiedo scusa ai colleghi se mi permetto, molto modestamente, di muovere loro un rilievo, ma il 6 luglio non era facile arrivare a quel risultato; anzi, vi erano tutte le pre-

messe perché a quel risultato non si arrivasse. Invece, quel risultato è stato conseguito, si è assicurata una tregua di sei mesi. Credo, però, che come Commissione dobbiamo porre un altro problema: in questi sei mesi, cosa accadrà in Italia nel rapporto tra il Governo, l'Alitalia e le maestranze della società di bandiera? La carne ed i problemi messi sul fuoco sono sufficienti? Mi pongo questo interrogativo e rispondo anche criticamente perché, signor ministro, vorrei dialogare con lei per cercare di comprendere. Anzi, a tal fine farò una brevissima cronistoria, perché ciò che è accaduto in passato ci aiuta a capire dove dobbiamo andare.

Ritengo che dobbiamo ragionare per davvero, perché la tregua di sei mesi può essere sufficiente, ma può non esserlo. Probabilmente, viste le premesse, non sarà sufficiente. Non vorrei essere profeta di sciagure, ma credo che, nonostante questa importante tregua, se non lavoreremo con idee chiare, essa non darà le risposte che vorremmo arrivassero in rapporto ai problemi aperti nel paese e nell'Alitalia.

Ritorno ad un ragionamento che ho fatto poc'anzi. Ho parlato prima di una discrasia esistente — mi piace definirla così — tra il Governo, il ministro e il *management* che già c'era. Ricordo che, all'atto dell'insediamento del vertice Alitalia, da parte sia del sindacato sia degli operatori vi è stato, in un primo momento, un atteggiamento di collaborazione perché si era convinti di arrivare ad una prima fase di risanamento, visto che il problema Alitalia era decennale. Era stato apprezzato molto il modo come Schisano si era presentato e aveva presentato i conti; si era raggiunto un accordo con il quale, di fatto, si era attuato un blocco salariale. Questo concetto, signor ministro, è importante perché i lavoratori si sono già fatti carico del processo di risanamento dell'azienda. Si trattava di un blocco salariale per tutti; poi però si è rimasti impantanati e non si è riusciti ad ottenere la disponibilità necessaria per dare vita ad un processo di ristrutturazione. È questo il nodo! Non si è andati avanti sulla strada della ristrutturazione, non si è dato seguito ai contenuti

dell'accordo raggiunto tra i dirigenti Alitalia e i sindacati, non si è chiusa la vertenza dei piloti, tanto che si è reso necessario l'intervento del Governo.

Penso che quanto qui è stato detto ci riconduca all'aspetto concernente la ricapitalizzazione: ed è questo il « chiodo » che ho in testa. Poi vedremo di quale ricapitalizzazione si possa parlare: il ministro ci ha detto come l'Alitalia intende sviluppare questo punto, nell'ambito del piano di risanamento (su questo vorrei che il ministro ci dicesse qualcosa di più); io ritengo che debba intervenire l'IRI e più avanti ne spiegherò il motivo, al di là dei vincoli della Comunità europea. Come ho già avuto modo di dire in un'altra riunione, sappiamo che altri Stati europei, come Francia, Inghilterra, Germania e Belgio, sono intervenuti con notevoli ricapitalizzazioni (da 2 a 6 mila miliardi).

L'Alitalia ha attraversato un periodo di dieci anni consecutivi (ho fatto una ricerca in proposito) durante il quale non ha mai conseguito il pareggio di bilancio né profitti; ha perduto, in media, dai 150 ai 200 miliardi ogni anno, accumulando un passivo che si aggira sui 2 mila miliardi. Nel frattempo, in questi dieci anni, ha dovuto far fronte ad un vasto piano di investimenti ed all'acquisto di aerei; pertanto, alle perdite registrate annualmente si è aggiunta la necessità di risorse finanziarie di cui l'Alitalia non disponeva: e per questo ha dovuto ricorrere a prestiti bancari. Alla fine del periodo la somma delle due esposizioni, concernenti rispettivamente le perdite e le esigenze di investimento, ha superato i 4 mila miliardi; ciò ha determinato un esborso per oneri finanziari annui intorno ai 450 miliardi.

Questa esposizione ha prodotto un clima veramente pesante sia all'interno dell'azienda sia negli operatori, oltre che in altri soggetti, come noi, costretti ad interessarsi di tale vicenda. Tra i lavoratori si registra un clima di profonda incertezza e preoccupazione per il futuro, avendo essi già pagato un prezzo notevole.

A me pare che il piano Alitalia non sia soddisfacente dal punto di vista di chi si pone il problema del rilancio e del risana-

mento dell'azienda: ciò è quanto ha illustrato qui lo stesso amministratore delegato.

Per invertire questa tendenza è certamente necessario affrontare la questione finanziaria che rischia di strangolare l'azienda, che si trova in una situazione di indebolimento perché costrette oramai a coprire i due terzi del fatturato e con un capitale che pare sia sceso al di sotto dei 200 miliardi. Certamente in tale situazione l'azienda non ce la può fare. Ecco perché io – ossessivamente – pongo il problema della ricapitalizzazione che, a mio avviso, dovrà avvenire attraverso l'intervento dello Stato. Rispetto alla situazione di indebitamento dell'azienda, il piano elaborato e presentato da Schisano percorre la solita strada (l'amministratore straordinario l'ha detto esplicitamente) della riduzione del costo del lavoro.

C'è poi il problema degli organici. Dalle stesse dichiarazioni del presidente Rivero abbiamo appreso che esiste il problema di 2 mila 500 unità che sono in esubero strutturale.

Concludendo, penso che il Governo debba dire qualcosa di più sulla ricapitalizzazione, che deve essere, a mio avviso, uno dei momenti del risanamento. Risanamento e ricapitalizzazione debbono camminare di pari passo, in maniera sinergica, perché, stante l'attuale esposizione debitoria, ritengo che l'Alitalia non ce la possa fare, ricorrendo ad una ricapitalizzazione che deve offrire il mercato. Ma di quale mercato si può parlare con una situazione debitoria di 4 mila miliardi?

Signor ministro, mi sento dunque di dire che il Governo dovrebbe respingere la politica dei due tempi. Riconosco che il Governo è già intervenuto abbastanza; ho detto, in premessa, che rispetto ad altri governi, da parte dell'attuale c'è stata una notevole presa di coscienza del problema in oggetto e si è attuato anche un utilissimo intervento, che ha risolto una situazione drammatica ed al limite del collasso. Adesso si tratta di porre in maniera strategica il problema della nostra compagnia di bandiera e del suo rilancio, che deve passare attraverso la ricapitalizzazione ed

il risanamento: momenti – questi – che debbono camminare a mio avviso – lo ribadisco – di pari passo.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non è semplice rispondere ai vari punti che sono stati qui sollevati, tutti di grande interesse.

Il presidente Perticaro si è soffermato su aspetti di metodo che sono di grande rilevanza, a cui peraltro si è fatto cenno in altri interventi.

Il problema della comunicazione tra azienda e piloti, tra azienda e personale è uno dei nodi centrali, una delle difficoltà maggiori che ci siamo trovati di fronte. Da un lato, c'è l'idea dell'azienda di una non consapevolezza da parte del personale della delicatezza della posizione dell'azienda, e quindi l'idea di una prospettiva soltanto egoistica; dall'altra parte, c'è (o c'era, è meglio usare l'imperfetto) l'idea che l'azienda fosse esclusivamente orientata verso una politica di smembramento e di liquidazione.

Rimettere intorno allo stesso tavolo soggetti così profondamente dilaniati (la rottura era avvenuta nell'ottobre del 1994, dopo un apparente momento di disgelo, che aveva fatto seguito all'accordo con il personale di terra che aveva avuto un comportamento estremamente generoso, consapevole, tale da determinare un disfacimento delle relazioni sindacali, che rappresenta una parte assolutamente essenziale della vita di un'azienda), ebbene rimettere questi soggetti, queste varie componenti, intorno ad un tavolo è stata una delle difficoltà principali cui il Governo si è trovato dinanzi.

Non bisogna poi nascondere un'altra grossa difficoltà che si è manifestata: mi riferisco al contrasto di fondo, alla contrapposizione tra organizzazioni sindacali. Conoscete la situazione meglio di me, ma pochi sono stati gli accenni espliciti che qui sono stati fatti in proposito. C'è, c'è stata, una forte, violenta contrapposizione tra almeno due grandi gruppi di sindacati: quelli confederali, che rappresentano prevalentemente il personale di terra e gli as-

sistenti di volo, e quelli delle organizzazioni autonome dei piloti.

Il problema è stato quello di tentare di ricomporre intorno ad un'ipotesi unitaria tutte le varie componenti. Inizialmente, si è pensato di riprendere la proposta fatta il 16 maggio dal ministro Treu e dal sottoscritto. Tale proposta consisteva, come voi ben sapete, nel rinnovo del contratto dei piloti a certe condizioni. Tali condizioni consistevano nella cessione di produttività, cioè nell'impegnarsi a comportamenti virtuosi in grado di indurre risparmi di costi nell'azienda dell'ordine di circa 130 miliardi, nel non avere in cambio alcun aumento retributivo per l'anno 1996 e nell'ottenere incrementi retributivi all'inizio del 1997 in ragione di una valutazione diversa del problema dell'anzianità, di orari e di regolamentazioni normative differenti. Tutto ciò, ripeto, all'inizio del 1997; a fronte di questo, l'Alitalia si sarebbe impegnata nella fissazione di una politica di rientro dalle esternalizzazioni, di una politica di conservazione, all'interno del gruppo, delle attività fondamentali ed avrebbe iniziato immediatamente i corsi di addestramento per i piloti italiani, in modo da consentire loro, nel più breve tempo possibile, di condurre i B767.

Intorno a questa proposta non è stato possibile riprodurre la collegialità; la proposta stessa era stata già respinta dai piloti il 16 marzo: abbiamo provato a ripresentarla ma, come ripeto, su di essa non è stato possibile raccogliere la collegialità (e ciò per l'opposizione non solo dei piloti, ma anche di altri). È allora emersa la proposta della moratoria, che ho cercato di illustrare in precedenza e sulla quale non vorrei tornare, se non per sottolineare che il comitato ristretto (che, poi, tanto ristretto non è, perché si tratta di un organismo paritetico) non configura, onorevole Urso, un commissariamento della compagnia, ma è uno strumento eccezionale di coinvolgimento garantito dal Governo. È uno strumento con il quale si realizza un meccanismo di previa consultazione e di informazione, che ha titolo ad informare l'esecutivo; quindi, rispetto ad esso, il Governo svolge una funzione di supremo ga-

rante, ma non certo di arbitro delle singole controversie. È uno strumento che non configura una cogestione e, pertanto, non espropria l'azienda delle sue tipiche libertà di imprenditore, ma crea un meccanismo forte di coinvolgimento di tutte le componenti dell'azienda stessa.

UGO BOGHETTA. La funzione del frigo ?...

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Ma è un frigo attivo, non congelante; è un frigo che... riscalda.

Un altro problema sollevato da molti dei commissari intervenuti è quello del piano di risanamento dell'azienda a medio e lungo termine. A me sembra di comprendere, al di là delle polemiche, che sono sempre possibili, che l'IRI e l'azienda si muovano in stretta connessione tra risanamento e rilancio e che il problema della ricapitalizzazione sia posto in tale contesto. La ricapitalizzazione non può essere effettuata con aiuti di Stato, perché la Commissione europea porrebbe limiti tali da soffocare la compagnia, impedendone il rilancio; imporrebbe tagli talmente drastici (la possibilità è stata esplorata), smembramenti così forti che non sarebbe possibile – anche se qualcuno dissente – rilanciare l'Alitalia come gruppo unitario, come compagnia di bandiera realmente in competizione con le altre sui mercati internazionali.

Senza arrivare alle posizioni di apparente cinismo di Keynes, il quale diceva che nel lungo periodo saremo tutti morti, credo che il progetto sia quello di inserire, in un periodo relativamente breve, i due aspetti del risanamento finanziario – che consente la ricapitalizzazione, cioè la vendita sul mercato di azioni che, altrimenti, nessuno comprerebbe – e del rilancio della compagnia. Quest'ultimo è visto in una prospettiva di inserimento del progresso tecnico (cioè dei nuovi e più avanzati aeromobili) in condizioni di concorrenza e di liberalizzazione.

Naturalmente, si tratta di una scommessa: nessuno di noi è sicuro al mille per

mille che sarà vinta. A tale scopo è necessario il concorso di tutti, anche quello dei piloti; è necessario il sacrificio di tutti, è necessario rinunciare ad atteggiamenti muscolari, ad atteggiamenti che si possano configurare o possano essere vissuti come ricatti. È necessario impegnarsi – come l'IRI ha fatto – ad avviare le procedure per la ricapitalizzazione entro il 31 ottobre 1995; è necessario dire che, a partire dal 1° settembre 1995, inizieranno i corsi di addestramento e che l'operazione *wet lease* con l'Ansett rientrerà completamente entro l'inizio del 1997, e così via. Occorre, da parte della componente piloti, impegnarsi in una tregua di sei mesi, dando quella produttività che consenta all'azienda di respirare.

UGO BOGHETTA. Senza gli scioperi, l'accordo con l'Ansett sarebbe rientrato?

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Con il « se » non sono molto capace di ragionare.

UGO BOGHETTA. Dovrebbe sapere se vi era un accordo di lungo periodo o no.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Vi è un'assoluta consapevolezza, da parte del Governo, dei rischi connessi con l'operazione; ma vi è l'assoluta fiducia che questa sia l'unica strada percorribile per salvare la compagnia di bandiera.

Tra l'altro, quanto al problema del cambio di *management*, posto dall'onorevole Castelli, vorrei dire che esso non può neppure porsi in una fase di transizione così delicata: ritengo sia bene che tutti lo sappiano.

ROBERTO CASTELLI. Non criticavo l'attuale *management*, forse non mi sono spiegato.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Avevo compreso male.

EUGENIO DUCA. Diceva che i cattivi vengono promossi a fare i dirigenti in altre aziende...!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Quanto al problema degli scioperi (svolgerò poi qualche considerazione sul tema del trasporto ferroviario, se interessa), vorrei far presente all'onorevole Boghetta che ho posto la questione dell'opportunità di studiare le procedure di raffreddamento ben prima degli episodi del 14 e del 15 giugno; se non ricordo male, fin dalla mia prima audizione in questa sede. Credo fermamente si tratti di un istituto utile, di civiltà; il diritto di sciopero non deve essere assolutamente messo in discussione, però si tratta di concordare con tutte le parti sociali modi civili per esercitarlo. Si potrebbe anche introdurre una distinzione nelle vertenze che riguardano i rinnovi contrattuali, per cui queste potrebbero, ad esempio, rimanere al di fuori, mentre le procedure di raffreddamento potrebbero applicarsi alla miniconflittualità, alle situazioni di diffusa ed incontrollabile conflittualità.

Nel settore dei trasporti questa miniconflittualità, la quale porta qualcuno a sostenere l'assenza di una guida e di una *leadership*, produce gravi conseguenze negative con il solo annuncio dello sciopero: il semplice titolo di giornale che ne preannuncia la possibilità nel settore ferroviario ha un immediato effetto devastante, anche se per ipotesi lo sciopero, a differenza di quello di ieri, sia limitatissimo e imponga disagi assolutamente controllabili e irrilevanti.

Si pone allora il problema di assicurare una regolamentazione, senza iniziative unilaterali e senza minimamente soffocare il diritto di sciopero che è uno di quelli più sacri della nostra Costituzione.

La situazione in cui con molta sofferenza – non è stata una decisione presa a cuor leggero – abbiamo emesso l'ordinanza di differimento dello sciopero di sei giorni era caratterizzata da una concomitanza di più di venticinque scioperi in una settimana. Ciò dava la sensazione, dopo il tremendo colpo all'immagine costituito

dalla situazione di Fiumicino nei giorni del 14 e 15 giugno, di un paese completamente disfatto.

Abbiamo sentito le parti sociali, le organizzazioni sindacali e abbiamo preso questa decisione, con molta sofferenza e la consapevolezza di toccare così facendo un punto estremamente delicato del tessuto sociale. Abbiamo tuttavia ritenuto necessario assumerci questa responsabilità.

UGO BOGHETTA. Perché fino al 24?

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Perché avevamo detto una settimana.

UGO BOGHETTA. Ve l'aveva ordinato il dottore? Fino al 24 e poi il 26, guarda caso, no! C'erano due scioperi generali con una vertenza in atto! Ma chi vuole prendere in giro, signor ministro?

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Questa è una manifestazione, se me lo consente, del clima di distensione presente tra i gruppi sindacali.

UGO BOGHETTA. Questa è una scelta che avete fatto voi e di cui siete responsabili!

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, rischiamo di concludere alle tre del mattino!

UGO BOGHETTA. Avete fatto questa distinzione su un diritto, che lei stesso considera sacro, sancito nella nostra Costituzione.

PRESIDENTE. Lasciamo...

UGO BOGHETTA. Non mi faccio prendere in giro!

PRESIDENTE. Il ministro ha dato una risposta, ne prenda atto e la valuti.

UGO BOGHETTA. Prima di tutto non la stava dando; in secondo luogo, si poteva prevedere un differimento, anziché di una settimana, di nove giorni e in questo modo

si accontentavano tutti. Avete fatto una distinzione e in questo modo avete alimentato un conflitto!

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Vorrei concludere questa brevissima replica soffermandomi sulle questioni sollevate anche dal presidente Perticaro in ordine alle difficoltà per il Ministero dei trasporti di svolgere una funzione di vigilanza nei confronti di entità che hanno sostanzialmente capitali di proprietà del Tesoro. È vero che in questo settore esiste una somma di responsabilità con strumenti forse inadeguati, ma è anche vero che la risposta deve essere costruita con pazienza e con la collaborazione del Parlamento. Credo che in una situazione come questa si potrebbe immaginare, al di là delle polemiche, di utilizzare le indicazioni di tutte le parti politiche per realizzare i seguenti obiettivi: la tutela degli utenti, della qualità del servizio e delle tariffe attraverso l'autorità per i trasporti; l'istituzione di un comitato di vigilanza e di controllo sulle Ferrovie dello Stato, che abbiamo previsto nel contratto di programma. Questo è stato uno degli argomenti che ha richiesto maggiore riflessione e comportato punti estremamente delicati, richiedendo un certo tempo; *mea culpa* per il ritardo, che tuttavia è giustificato dal tempo che si è reso necessario.

MICHELE GIARDIELLO. Ha fatto arrabbiare qualcuno...!

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Il terzo obiettivo consiste nel favorire, senza decisioni unilaterali, gli accordi e gli impegni sindacali per un'azione di vigilanza e per un discorso da svolgere tutti assieme sulla politica dei trasporti.

ENZO SAVARESE. Devo dire che ho avvertito un primo accenno di preoccupazione dopo aver visto la relazione del professor Cassese, D'Antona e Ruffolo. Ricordo le relazioni di Cassese - ero bambino - sulla riforma della pubblica amministrazione e posso dire che il documento

che ho avuto modo di vedere non viene meno alla fumosità tipica della sua produzione, in quanto dice tutto e niente. Spero che il ministero dei trasporti non abbia dovuto pagare questo prodotto!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È un impegno totalmente gratuito.

ENZO SAVARESE. Me ne rallegro per le casse dell'erario.

Emerge chiaramente l'assoluta non conoscenza del trasporto aereo. Quando si parla del conflitto di fine monopolio si dimentica che soltanto il 30 per cento del fatturato dell'Alitalia è realizzato in regime di monopolio, mentre il 70 per cento è raggiunto sui mercati internazionali.

Mi spiace aver sentito il ministro sostenere che la ricapitalizzazione è assolutamente esclusa o per lo meno comporterebbe vincoli tali a livello comunitario da rendere impossibile il risanamento dell'Alitalia. Negli anni precedenti sono stati dibattuti in sede AEA (l'associazione delle aerolinee europee) le tre ricapitalizzazioni riguardanti l'Air France, con l'intervento di un consorzio di banche, la Sabena, per la quale è intervenuto direttamente il governo belga e l'Iberia, per cui ha provveduto l'INI, ossia l'equivalente dell'IRI italiano.

Mi sembra che il problema sia veramente grave e non si possa risolvere attraverso partite di giro, con la cessione di quelli che oggi vengono definiti i cespiti non strategici e che l'Alitalia negli anni passati ha sempre definito come punti focali della sua strategia (la realizzazione dell'*hub* di Fiumicino).

D'altra parte, l'Alitalia si trova a scontare le conseguenze di una cattiva gestione. Non voglio fare polemiche sterili, spero che i colleghi della sinistra non si dispiacciano, ma devo ricordare che nel 1988 l'IRI, sotto la presidenza di Romano Prodi, in seguito alle perdite dell'Alitalia – era amministratore delegato Nordio – nominò Maspes e Sartoretti con il compito di risanare l'azienda. Nel 1989 Nordio, Maspes e Sartoretti furono allontanati perché

l'azienda continuava a perdere e furono sostituiti dall'IRI, il cui presidente era sempre Romano Prodi, Principe e Bisignani; nel 1994...

ANNA MARIA BIRICOTTI. Poi c'è stato il ministro Fiori!

ENZO SAVARESE. No, il ministro dei trasporti in questo caso non c'entra assolutamente niente. Il ministro dei trasporti non ha poteri di nomina dei presidenti dell'Alitalia; credo che il ministro Caravale possa confermarlo.

Nel 1994 fu sostituito Bisignani e furono nominati Schisano e Rivero, ancora dall'IRI, e presidente dell'IRI era Romano Prodi. Tre assistenti del presidente Romano Prodi hanno fatto parte, dal 1988 al 1994, a vario titolo, del consiglio d'amministrazione e del comitato esecutivo dell'Alitalia, cioè sono stati pienamente responsabili della gestione dell'azienda. Come i colleghi sapranno e come il ministro sicuramente sa, l'Alitalia si è indebitata acquistando aerei per il cui pagamento non aveva i soldi: parlo di quaranta A321, di nove MD11. Si tratta di operazioni che sono state decise non solo dal *management* ma con l'avallo dell'IRI, perché (è bene che tutti i colleghi lo sappiano) il consiglio d'amministrazione ed il comitato esecutivo dell'Alitalia sono composti esclusivamente da manager scelti dall'IRI. Questo è un dato di fatto importante quando poi andiamo ad attribuire le responsabilità (che non sono solo politiche ma anche gestionali) sullo fascio dell'Alitalia.

Desidero esprimere alcune considerazioni. Lei, signor ministro, avrà esaminato la relazione semestrale della Consob, che è preoccupante. Chi di voi ha letto *Il Sole 24 Ore* di sabato scorso, avrà visto che vi sono 250 miliardi di perdita a fronte, probabilmente, dei 150 miliardi di oneri mancanti lamentati da Schisano e Rivero per lo sciopero (ma che da noi sono stati calcolati in 50 miliardi), ma a fronte anche di un decremento di spesa di 150 miliardi dovuto a 1.500 persone in meno, uscite dall'Alitalia grazie all'intervento del Governo, grazie ai prepensionamenti.

Allora, signor ministro, credo che si possa e si debba parlare di ricapitalizzazione dell'Alitalia, anche perché quando ci si nasconde dietro il dito dell'alibi del 1997 si dimentica che nel 1997 nessuna compagnia aerea potrà venire a coprire la tratta Roma-Milano, non perché sia vietato, ma perché chi sostiene che si può fare dice una cosa che non sta né in cielo né in terra; infatti, serve una base logistica. Pertanto, l'Alitalia non farà Parigi-Nizza, ma la Lufthansa non farà Roma-Milano, come lei non vedrà mai nessun vettore americano che operi al di fuori delle proprie basi. Si tratta quindi di un falso problema; il vero problema è rappresentato dalla necessità di una ricapitalizzazione legata ad un piano serio che non sia di smembramento.

Occorre poi considerare, signor ministro, che in altri paesi le compagnie sono state difese. Noi, che parliamo spesso di liberalizzazione e guardiamo al modello americano, sappiamo anche che negli Stati Uniti esiste un istituto denominato Chapter Eleven, del quale lei sarà sicuramente a conoscenza, in cui c'è un vettore, la TWA, che ricorre tre mesi sì e quattro anche; è un istituto che permette ad una compagnia aerea - o del resto a qualsiasi altra compagnia - di non pagare i debitori, quindi limitando la spesa alla gestione corrente, escludendo gli oneri finanziari che, come tutti hanno rilevato, sono il problema principale dell'Alitalia, perché il margine operativo lordo è positivo. Sugli oneri finanziari, occorre vedere cosa è successo nel passato, chi ha ordinato questi aerei. Se io volessi acquistare una Ferrari fidando su un prestito di mio padre e se mio padre non me lo concedesse, sarei io ad indebitarmi; credo che sia esattamente quello che è successo all'Alitalia. Non so, come diceva Castelli, se le responsabilità siano da attribuire a Mario piuttosto che a Giovanni; c'è comunque un dato comune, rappresentato da Romano Prodi, che credo sia necessario portare alla sua attenzione.

ALBERTO BOSISIO. Anch'io, come il collega Boghetta, farò una serie di critiche,

intese come domande alle quali spero di avere risposte dal ministro; risposte possibilmente soddisfacenti, non come quelle, assolutamente insoddisfacenti, che ho ricevuto sia dai vertici dell'Alitalia sia da quelli dell'IRI.

Signor ministro, nel corso delle audizioni svolte, piuttosto intense, mi sono fatto l'idea che si sia formato un fronte comune contro i piloti, al quale partecipano compatti la compagnia ed i vertici dell'IRI; e questa sera ho avuto l'impressione che anche il Ministero faccia fronte comune contro i piloti. Io dico che i piloti sono una categoria di lavoratori, che tecnicamente assolvono il loro mestiere; infatti gli aerei arrivano e non cadono. Altro è, invece, la dimostrazione che i vertici della compagnia siano all'altezza del lavoro per cui sono pagati, a quanto mi risulta, molto più profumatamente degli stessi piloti.

Vengo al dunque. È innegabile che alle origini dei disagi, visto anche l'elenco delle scelte sbagliate compiute dall'Alitalia, che abbiamo sentito proprio da lei, signor ministro, vi siano anche scelte politiche scellerate di cui pare tutti si siano dimenticati. Una per tutte, che secondo me ha pesato tantissimo sulle sorti della compagnia, è rappresentata dallo scellerato tentativo di trasferire i voli intercontinentali dall'aeroporto della Malpensa a quello di Fiumicino. Risultato: l'utenza, che per il 70 per cento era allocata nel nord del paese, ha trovato più comodo andare in America prendendo l'aereo da Zurigo, da Amsterdam, da Francoforte, da Londra. Quando finalmente i vertici dell'Alitalia (non i piloti) si sono accorti di questo fatto, è stata compiuta una certa retromarcia ideologica, ci si è adattati a riconsiderare il progetto di Malpensa 2000 e tutto quanto ne consegue, però - ahimé - il danno enorme è stato fatto.

Ecco perché le scelte compiute dai piloti nel momento degli scioperi, che non condivido, posso però comprenderle come una reazione che gli psicologi definirebbero abnorme ad una situazione di estremo disagio, vedendo una compagnia che ha sbagliato la scelta degli aerei, che non ha creato basi operative su Milano,

quindi che è costretta a gestire gli equipaggi in modo difforme dalle altre compagnie europee. Il problema, tipicamente italiano, dello « spezzettamento » degli equipaggi, che io ho sollevato di fronte ai vertici dell'Alitalia senza ottenere alcuna risposta, è un problema che tutti conoscono, che i piloti regolarmente prospettano quale una delle principali cause dei disservizi, dei ritardi degli aerei.

Di fronte a questi problemi, mi sono sentito dare risposte per lo meno curiose dall'amministratore delegato dell'Alitalia. Per esempio, è stato ammesso candidamente che è impossibile dare soluzione al problema dei ritardi, che vanno regolarmente dalla mezz'ora ad oltre l'ora, sulla tratta principale italiana, cioè la Milano-Roma. Io sono diventato come un disco rotto che ripete costantemente la stessa cosa, però rendiamoci conto che su un tragitto di cinquanta minuti la causa del ritardo non sono certamente i piloti, che non sono piloti di Formula 1. La causa risiede, per esempio, come mi è stato detto, nei licenziamenti operati tra il personale di terra che dà l'idoneità al volo agli aeromobili. Sono stati licenziati dall'Alitalia i più esperti. Oggi ci sono i giovani che vanno sotto l'aereo, controllano l'idoneità, poi con il famoso libro di ferro si recano a piedi nella palazzina in cui risiede il personale più esperto, si fanno firmare l'autorizzazione, ritornano a piedi. Questo produce regolarmente venti minuti di ritardo e non è accettabile da parte di Pantalone, che poi deve ricapitalizzare ! Signori, finiamola di usare il solito metodo all'italiana: gli ospedali non funzionano, cambiamo il nome, diamo loro un po' di soldi, li chiamiamo USL e ripartiamo da zero per accumulare altri debiti ! Il discorso è qualitativo. Io mi interesso da poco tempo del comparto aereo, però ho sempre lavorato nel settore della qualità e mi sono sentito dare un'altra risposta curiosa da chi asserisce di aver ottenuto riconoscimenti all'estero nel campo della qualità. Mi riferisco all'amministratore delegato dell'Alitalia, il quale ha qui affermato che il piano di qualità totale che si è tentato di instaurare in Alitalia è miseramente fallito. E questo

è un altro innegabile elemento che dimostra l'inidoneità dei vertici aziendali. Al giorno d'oggi qualsiasi compagnia funziona solo se è basata su un preciso piano di qualità totale. Ho sentito anche i piloti parlare in questa sede di controllo di qualità. Signori, siamo indietro di trent'anni in Alitalia ! Trent'anni fa si parlava nelle aziende private di controllo di qualità ! Per controllo di qualità si intende contare i morti alla fine del processo produttivo; la qualità totale è prevenzione e deve essere soprattutto calata nell'azienda partendo dal *top management*. Non esiste oggi in Alitalia questa cultura, in assenza della quale non si avranno mai risultati.

Manca però soprattutto la sensibilità nei confronti delle esigenze degli utenti. Non ho avuto risposta da nessuno sul problema della composizione degli equipaggi, né ho avuto risposta alle lettere che a suo tempo ho inviato all'Alitalia segnalando i ritardi nella quasi totalità dei voli da me effettuati nel mese di dicembre. Non cerchiamo perciò di addossare i ritardi Alitalia solo agli scioperi delle ultime settimane. Non ho avuto risposta neppure all'interrogazione rivolta a lei, signor ministro, il 17 maggio scorso; quindi, quando si parla di disservizi del 14 e del 15 maggio scorsi non si tiene conto che nella tratta Milano-Roma le segnalavo il ritardo di un'ora del volo del 10 maggio, il ritardo di 40 minuti (25 minuti sopra Grosseto) del volo dell'11 maggio, l'ora di ritardo (25 minuti sopra Roma) del volo del 16 maggio, l'ora di ritardo del volo delle 8 del 16 maggio. Sono pendolare da circa un anno, ebbene in questo periodo i voli registrano un ritardo che va dalla mezz'ora all'ora, sono cioè puntualmente in ritardo.

Per concludere ricordo che i piloti hanno asserito di non fare una questione vitale dell'aspetto economico, diversamente dalla compagnia che sostiene che tutto si risolve dal punto di vista economico. I piloti hanno peraltro un contratto che mi risulta scaduto da due anni ed hanno denunciato il loro non coinvolgimento nella scelta di quegli aeromobili che utilizzano quotidianamente e che, guarda caso, la compagnia ha sbagliato ad acqui-

stare. I piloti hanno inoltre denunciato che le retribuzioni degli assistenti di volo sono al di sopra delle medie europee, denuncia che è stata confermata nella relazione del professor Cassese. L'Alitalia a precisa domanda ha risposto che tali retribuzioni sono al di sopra del 50 per cento...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Dal 40 al 50 per cento!

ALBERTO BOSISIO. Ecco, dal 40 al 50 per cento. E quante unità conta questo personale?

PAOLO MAMMOLA. Otto volte il numero dei piloti.

ALBERTO BOSISIO. Basta allora fare una semplice moltiplicazione per comprendere che è stata un'altra scelta del tutto sbagliata quella di vendere gli aeromobili, che sono le macchine operatrici che creano la ricchezza, e continuare a retribuire al di sopra delle medie europee una miriade di persone. A chi va attribuita la responsabilità di queste scelte? Gradirei una risposta concreta al riguardo.

Da ultimo mi si permetta di ritenere anche qui curiose le conclusioni della commissione di indagine del professor Cassese. Due esempi per tutti, il primo dei quali è l'istituzione di autorità per il trasporto. Caro signor ministro, già esiste l'autorità garante della concorrenza nel mercato, che ha condannato l'Alitalia per abuso di posizione dominante del mercato, quindi per violazione dell'articolo 3 della legge n. 287 del 1990, a causa dell'occupazione di quotidiana di slot e delle continue cancellazioni di voli che da un lato mirano a tenere fuori fraudolentemente la concorrenza e dall'altro non garantiscono il servizio di cui la società è incaricata dallo Stato. Curiosa è stata anche la risposta del presidente dell'IRI, che non era a conoscenza di questa sentenza. Io credo che sia una lacuna gravissima.

L'altro esempio della commissione di indagine del professor Cassese è quello che concerne la trasparenza e la certezza dei diritti dell'utente, ed in particolare la fa-

coltà di essere risarciti in modo celere e adeguato, e con un accesso agevole e non costoso alla giustizia, in caso di disservizio o di altri danni risarcibili. Qui siamo proprio nel libro delle favole, alle quali non crede più neanche mio figlio. Signor ministro, in un paese in cui vi è un problema di denegata giustizia nel settore civile perché è preferibile rinunciare alle cause che durano mediamente dieci anni, se lei riuscisse ad ottenere questo punto, secondo me, più che un bravo ministro lei sarebbe un abilissimo mago.

PAOLO MAMMOLA. Non voglio sottrarre che pochi istanti a questo incontro perché penso che dopo due ore di discussione ormai i nodi siano già stati individuati e che a questo punto non ci resti che attendere risposte concrete. Mi limito dunque a brevi considerazioni.

Parto sinteticamente dalla considerazione del ministro secondo cui non si può pensare di poter avviare il piano di risanamento dell'Alitalia senza un deciso e attivo coinvolgimento anche della categoria dei piloti. Condivido pienamente quanto rilevato dal collega Bosisio, con il quale ci siamo confrontati su questo problema, e concordo anche con le osservazioni del collega Savarese, ma va precisato che se non si fanno i conti con i piloti sicuramente si commette un gravissimo errore, anche perché si sta cercando a mio modo di vedere – e questo è evidente dalla campagna di cattiva informazione verso l'utenza maltrattata che oggi anche i *media* stanno facendo – di scaricare la responsabilità dell'attuale situazione sulle spalle della categoria che nelle audizioni svolte in questa Commissione ha dimostrato più sensibilità, più interesse e più attaccamento nei confronti della compagnia di bandiera, avendo peraltro portato in questa sede ragioni che in assoluto mi sono sembrate le più convincenti.

Prendendo spunto anche dalle considerazioni svolte dal ministro nella parte finale della sua introduzione, cioè che solo a risanamento avvenuto l'azienda sarà in grado di valutare i tempi ed i criteri della contrattazione in materia di produttività,

debbo osservare che i piloti e le altre categorie interessate a questo tipo di contrattazione, stante il piano di risanamento e le intenzioni prospettate dall'Alitalia, non possono aspettarsi altro che nulla da questo punto di vista.

Il piano di risanamento presentato dall'Alitalia guarda al 1995 ed al 1996 ma, come ha rilevato anche il presidente, non ha offerto a questa Commissione alcun elemento utile a trarre valutazioni circa il futuro della nostra compagnia di bandiera. Un fatto è certo, a mio giudizio: se questo è l'unico materiale su cui si sta lavorando, in mancanza di un intervento dello Stato molto corposo dal punto di vista finanziario, la compagnia di bandiera è miseramente destinata ad una tragica fine.

Se non si individuano le vere carenze, una volta per tutte ed in modo serio, se non se ne analizzano le cause e non si prendono velocemente iniziative intese a rivedere le strutture aziendali, non si arriverà da alcuna parte. Ricordo che l'amministratore delegato Schisano ha rimarcato il ristretto tempo a disposizione; mi pare abbia parlato di 500 giorni utili a risanare l'azienda, evitando il fallimento. Questo avveniva un anno fa e rimangono pertanto a disposizione non più di 150 giorni. Se quanto detto da Schisano è vero, entro la fine dell'anno sapremo quale sarà la sorte della compagnia. Ritengo che non vi siano stati elementi di cambiamento.

Esistono anche precise responsabilità del ministero e del Governo. Non si era più parlato di « aquila selvaggia » dal 1974. A quell'epoca ero un bambino e non sono in grado di trarre considerazioni di carattere politico basate sulla mia memoria da quanto allora è successo. Rilevo però come sia preoccupante che a distanza di ventun'anni si torni a parlare di fenomeni che non si erano più verificati.

Personalmente, prendo le parti dei piloti che hanno qui addotto valide motivazioni, pur essendo stato io – voglio ricordarlo – a sollevare in Assemblea il problema del 14 giugno, chiedendo che il ministro riferisse sullo stato delle trattative, stante la deprecabile situazione di sciopero. Invocai per primo il ricorso agli

strumenti della legge n. 146, la precettazione del personale di volo...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È stata fatta.

PAOLO MAMMOLA. Poi è stata fatta; forse sarebbe stato meglio cercare di non arrivare alla precettazione. Vi sono in proposito responsabilità politiche che è bene che il Governo ed il ministro si assumano, giacché – come ho detto – erano ventun'anni che non si giungeva più a questo punto. Occorre prendere di petto la situazione delle strutture dell'Alitalia ed analizzare i problemi reali dell'azienda. Credo di averne individuati alcuni: ad esempio l'affrettato prepensionamento di personale qualificato anziano, in mancanza, probabilmente, di una adeguata professionalità del personale destinato a sostituirlo. Su questo problema abbiamo presentato interrogazioni sottolineando come tali espulsioni, magari anche incentivate, avrebbero posto in gioco nuove figure, meglio stipendiate ma con minore professionalità, con conseguenti e immotivati sprechi a danno della compagnia.

Bisogna altresì valutare se l'attuale *management* dell'Alitalia sia in grado di affrontare questa fase drammatica in cui si decide il futuro dell'azienda. L'amministratore delegato Schisano ha parlato in questa sede di un piano che deve essere considerato – cito testualmente – « un organismo vivo », che « una volta scritto e preparato non viene eseguito nelle virgole, ma nei concetti, nelle strategie, nelle linee guida e nei programmi che, di volta in volta, una volta impostati, debbono poi essere condivisi, compartecipati dove necessario, tenendo conto delle controparti che hanno bisogno di intervenire ». Ebbene, in presenza di un piano del genere, che è un atto di indirizzo, io ribatto che il risanamento della compagnia di bandiera è un affare complesso, una questione che va affrontata in maniera molto dettagliata, analitica e precisa.

Io vengo dal mondo delle aziende e dell'imprenditoria, nel quale ho imparato che i conti devono essere precisi e basati su

una esatta pianificazione: non mi pare sia questo l'indirizzo seguito in questo caso. Ho chiesto all'amministratore delegato di Alitalia chiarimenti sui problemi della flotta, sulle scelte in materia e in particolare sui Fokker 70. Le risposte sono state abbastanza contraddittorie: c'è stato detto, ad esempio, che l'Alitalia ha scelto il Fokker 70 perché pur costando la macchina qualcosa di più, consente un costo di *ownership*, cioè di effettiva operatività, inferiore.

La Swissair, però, ha deciso invece di non utilizzare questo mezzo, radiandolo addirittura dal proprio registro. Ho contestato questo fatto all'amministratore delegato Schisano ed egli mi ha risposto che la Swissair, possedendo l'Avro, ha scelto di non utilizzare più i Fokker, giudicandoli meno utili alla strategia dell'azienda.

Mi pare emerga una totale carenza di strategia finalizzata a risolvere la drammatica situazione dell'Alitalia. Ritengo quindi che sia il ministero, per la parte di sua competenza, sia i vertici dell'IRI, in quanto azionisti dell'azienda, debbano pensare più seriamente a cosa fare. Seguendo infatti questa strada non si va lontano e tra qualche mese saremo nuovamente qui a discutere di quanti miliardi siano necessari, nonché di quanti prepensionamenti e licenziamenti si debbano ancora consentire all'Alitalia.

ANNA MARIA BIRICOTTI. Sarò davvero molto breve perché ritengo si sia ormai ad un punto in cui è necessario tirare le somme della discussione.

Conducendo l'indagine conoscitiva ci siamo inseriti nella questione Alitalia, secondo me, tardivamente. Avevamo già, più di una volta, sollevato il problema ma non era stato possibile avviare un percorso che consentisse alle forze politiche di esprimere in Parlamento le loro posizioni prima e non dopo che i buoi, come suol dirsi, fossero fuggiti dalle stalle.

Purtroppo molto spesso le forze politiche preferiscono agitare la loro bandiera quando i buoi sono scappati, così è più facile per ognuno trovare l'ancora di salvataggio cui aggrapparsi. Secondo me in que-

sta vicenda nessuno è immune da responsabilità, che invece sono presenti a livello molto alto perché la crisi del settore è forte ed esso corre rischi a nostro avviso gravissimi.

Si tratta di una crisi che viene da lontano: lo dicono i dati e soprattutto gli oneri finanziari che pesano sui bilanci di Alitalia. È inutile fare giochini politici, che purtroppo vengono come sempre utilizzati anche quando si tratta di questioni di grande importanza: si preferisce, anziché entrare nel merito, fare il gioco della politica per cui si tira fuori a più riprese Prodi o i vertici dell'IRI oppure, al momento opportuno, il Governo perché non piace, mentre invece prima andava male l'IRI ma andava bene il Governo, il quale quindi era immune da responsabilità.

Voglio solo ricordare che nel periodo 1989-1994 il costo del lavoro del personale Alitalia è raddoppiato (sappiamo che le retribuzioni sono quelle europee), mentre a questo fenomeno – così ci è stato detto in una delle tante audizioni che si sono svolte presso la nostra Commissione – non ha in alcun modo corrisposto un raddoppio della produttività. Quest'ultima ed il numero delle ore volate sono cresciuti del 25-28 per cento, a fronte dell'aumento del costo del lavoro.

Chi controllava la situazione allora? Chi si rendeva conto che i problemi sarebbero scoppiati? Nessuno controllava e nessuno era presente. Nel 1994 è intervenuto un accordo sul costo del lavoro che ha comportato la sua riduzione nonché – ci è stato dichiarato in questa sede – un aumento della produttività. Oggi però siamo in questa situazione, è scoppiata la questione dei piloti e soprattutto quella del piano di ristrutturazione, che non è risultato convincente per le organizzazioni sindacali e che anche a noi ha lasciato molti dubbi.

Il motivo è – come diceva bene il presidente – che in questa sede è stato dichiarato dal vertice di Alitalia che quel piano non era da prendere per oro colato ma che doveva essere considerato una bozza dalla quale si sarebbe poi sviluppato un percorso – in accordo con i sindacati –

per giungere al vero piano di ristrutturazione, comprensivo anche del piano di risanamento.

Ciò ci ha lasciato francamente molto perplessi; è evidente che in questo modo possono sfuggirci molti problemi importanti, la risoluzione dei quali consentirebbe all'Alitalia di rinsaldarsi per poi partecipare al processo di liberalizzazione. A questo proposito, vorrei essere molto chiara: si parla del 1997 ma poi si sente dire che questa data potrà essere spostata nel tempo, per cui c'è la necessità che gli Stati si attrezzino per fronteggiare adeguatamente la competizione. Tale problema si pone naturalmente anche per il Governo italiano. Fermo restando lo scenario della liberalizzazione, la cui attuazione potrà anche slittare, rimane comunque il problema di come procedere per la ricapitalizzazione.

Al riguardo sono state dette molte cose. Sono del parere di non affrontare il tema operando troppe semplificazioni. Si tratta di un problema molto importante e significativo perché ricapitalizzare vuol dire immettere risorse — che sono poi i soldi dei cittadini — in un servizio che rischia di costare più che altrove ai cittadini medesimi. Non si è parlato molto del cuore del problema: stiamo parlando di un servizio che funziona a costi molto alti e non molto bene. Come ricordava il collega Bosisio, per una tratta si può aspettare più di un'ora in media.

Occorre quindi ragionare sulla ricapitalizzazione, sul risanamento e sul rilancio dell'azienda, purché ciò porti ad un servizio di qualità, sicuro, garantito e che consenta ai cittadini italiani ed al nostro paese di essere alla pari con gli altri Stati sotto il profilo dell'utilizzazione di un servizio fondamentale.

Non si possono lanciare parole d'ordine come ricapitalizzazione o risanamento pensando di aver così esaurito tutta la gamma delle possibilità in campo di fronte a fenomeni la cui drammaticità è evidente; bisogna invece cominciare a lavorare sulla qualità del servizio e della sua sicurezza, che debbono essere poste al centro dell'attenzione.

Gradirei che, quando concluderemo i nostri lavori approvando un documento, affrontassimo anche il tema che il ministro questa sera ha lanciato e che in prima battuta condivido, salvo poi valutarlo più compiutamente: mi riferisco all'istituzione dell'autorità per il trasporto. Dell'utilità di questo ente eravamo convinti fin dall'inizio giacché secondo noi il trasporto è un classico campo nel quale un'autorità è fondamentale. Si tratta di un servizio di pubblica utilità che, come tale, ha bisogno di essere regolamentato con un'autorità apposita per quanto riguarda il controllo di qualità e le tariffe; solo così sarà possibile tutelare i cittadini.

Altra cosa sono i problemi dei piloti, degli assistenti di volo e del personale di terra, questioni degne di essere affrontate — ci mancherebbe altro — dal momento che si tratta di lavoratori di grande qualità; tuttavia si tratta di problemi congiunti con quelli che ho affrontato prima ma che occorre trattare separatamente poiché tutte le questioni relative al personale sono funzionali all'obiettivo del raggiungimento della qualità del servizio.

Dicevo che condividiamo la ricapitalizzazione, che però deve essere accompagnata da un progetto di rilancio effettivo. Vogliamo chiarezza (e non ho motivo di ritenere che qualcuno non la pensi così) sul rilancio e sulla riconferma di Alitalia come vettore globale, che è necessaria per il rilancio medesimo. Al centro di tutto poniamo il servizio e la ricapitalizzazione come strumento per riqualificare e rilanciare la compagnia di bandiera. Siamo favorevoli al fatto che l'Alitalia rimanga la nostra compagnia di bandiera e dovrà essere fortemente competitiva se vorrà mantenersi sul mercato.

La terziarizzazione fa parte del piano di ristrutturazione e di risanamento. I contenuti delle nostre proposte sono presenti nelle risoluzioni che abbiamo presentato. Abbiamo compiuto il nostro atto politico, che parla di ricapitalizzazione e risanamento come strumenti di rilancio della compagnia di bandiera, che vogliamo sia posta in condizioni di competere. Ci auguriamo che il nostro ragionamento

possa condurre ad un documento approvato da tutte le forze politiche ed ho motivo di ritenere che tutte le differenze, personali o politiche, possano essere superate per ritrovarci sul riconoscimento di alcuni elementi fondamentali che possono rappresentare uno strumento valido per affermare un'assunzione di responsabilità diretta del Parlamento e per consentire di concludere positivamente questa vicenda.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il ministro sarebbe disponibile a rispondere ora alle vostre domande; tuttavia, data l'ora, ritengo più opportuno rinviare il seguito dell'audizione a mercoledì 19 luglio alle ore 15.

Per quanto riguarda la questione dell'autorità, la situazione è un po' particolare, esistendo un concedente, lo Stato (Ministero dei trasporti), che è anche proprietario (Ministero del tesoro). In realtà,

quindi, le funzioni di controllo già esistono; mentre l'autorità interviene quando vi è una perdita di controllo. Si tratta di una tematica che il ministro potrà approfondire nel corso della prossima riunione, tenendo presente soprattutto la particolarità della fattispecie, diversa dalle privatizzazioni ipotizzate in altri settori, in quanto il controllo del Governo si manifesta solo attraverso l'atto di concessione.

Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 23,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 12 luglio 1995.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO