

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 LUGLIO 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

La seduta comincia alle 15,10.

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

Seguito dell'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, il seguito dell'audizione del ministro dei trasporti e della navigazione, professor Giovanni Caravale.

Do la parola al ministro e lo invito a rispondere ad alcuni dei quesiti posti nella seduta dell'11 luglio scorso.

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Preliminarmente, mi preme ricordare un punto che credo abbia valenza generale e quindi tocca i problemi specifici dell'Alitalia, che stiamo esaminando nell'ambito di questa indagine conoscitiva. Il punto è il seguente: il riconoscimento della complessità e della difficoltà della situazione generale della politica dei trasporti e della sproporzione esistente tra responsabilità e strumenti concretamente utilizzabili per la guida del settore è motivo non di rassegnazione e di passività ma, al contrario, di impegno propositivo ed organizzativo che vorrei classificare come fuori dall'ordinario. Questo impegno è volto a restituire concretamente un ruolo di guida e di vigilanza al Ministero dei trasporti, il quale si trova ad affrontare il problema della gestione di questa complessa politica in una situazione profondamente mutata rispetto al passato.

Ho indicato alcune delle ragioni: la fine dei regimi di monopolio, le profonde trasformazioni, l'apertura all'Europa ed al commercio internazionale nel senso più ampio del termine.

Le direzioni nelle quali questo impegno propositivo ed organizzativo si indirizza sono le seguenti: la costituzione di un comitato di vigilanza e controllo nell'ambito del contratto di programma e del contratto di servizio con le Ferrovie dello Stato; un'iniziativa, sulla quale abbiamo già cominciato a sondare la disponibilità delle organizzazioni sindacali e delle aziende potenzialmente interessate, in ordine alle procedure di raffreddamento nel campo degli scioperi nei trasporti; e ancora, l'iniziativa relativa all'istituzione di un'autorità per i trasporti, che dovrebbe essere indipendente e dovrebbe occuparsi della tutela degli utenti, della qualità del servizio e dell'applicazione dei criteri relativi alle tariffe.

Ciò premesso, nella scorsa seduta non ho fornito una risposta ai quesiti formulati dagli onorevoli Savarese, Bosisio, Mammola e Biricotti. Vorrei tentare di farlo ora in modo complessivo toccando alcuni punti fondamentali. Il primo è quello della difficoltà nella quale ci siamo trovati a gestire una situazione – quella dell'Alitalia – che è estremamente complessa e difficile e deriva sia da scelte politiche di indirizzo aziendale sia da scelte di dirigenti compiute ben prima che questo Governo entrasse in carica. Particolare rilievo sotto questo profilo hanno avuto le concessioni di aumenti salariali completamente slegati da aumenti della produttività, circostanza che, se non ricordo male, è stata messa chiaramente in rilievo dall'onorevole Biricotti, mentre le questioni relative alla diri-

genza sono state sollevate soprattutto dall'onorevole Savarese.

Un secondo punto, di cui ha parlato lo stesso onorevole Savarese, riguarda la differenza di valutazione sulla possibilità di realizzare una ricapitalizzazione assistita dell'Alitalia, cioè una ricapitalizzazione che configuri quello che l'Unione europea classifica come aiuto di Stato, senza danni per le prospettive dell'azienda. L'onorevole Savarese afferma che un'eventualità del genere potrebbe essere realizzata senza che la Commissione europea imponga ridimensionamenti e tagli nell'attività della compagnia di bandiera che potrebbero rendere impossibile il rilancio di quest'ultima come grande compagnia internazionale. La valutazione che il Governo, l'IRI e la compagnia di bandiera fanno in proposito è diversa, ed è che un aiuto di Stato così definito dalla Comunità europea, cioè una ricapitalizzazione non fatta sul mercato ma sostanzialmente finanziata dallo Stato, imporrebbe vincoli tali da pregiudicare lo sviluppo ed il rilancio della compagnia.

Un terzo aspetto è relativo all'attuale vertice della dirigenza Alitalia. Al riguardo mi vorrei limitare ad una semplice frase: non può essere posta la questione del cambiamento del vertice aziendale, specialmente in un passaggio così delicato della vita dell'azienda.

Un quarto punto concerne le retribuzioni degli assistenti di volo. Per ammissione unanime, esse sono fortemente al di sopra della media europea; sembra che siano più alte nella misura del 40 per cento circa, anche se mi corre l'obbligo di riconoscere apertamente la correttezza e l'importanza del loro impegno alla cessione di produttività senza compensi retributivi.

Inoltre, vorrei fare una piccola precisazione sulla relazione della commissione Cassese. L'autorità per i trasporti, di cui parla la relazione scritta dai professori Cassese, D'Antona e Ugo Ruffolo, dovrebbe avere il compito, come ho detto prima, di controllare la qualità dei servizi, le tariffe e i diritti dell'utenza. Questa autorità non ha nulla a che vedere, è ben distinta dal-

l'autorità antitrust, che ha altri obblighi di vigilanza.

ALBERTO BOSISIO. Ma se non serve a nulla l'antitrust, che già esiste, perché crearne un'altra che non servirà parimenti a nulla? Questo è il problema!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non voglio entrare nella questione. Dicevo semplicemente che sono due ipotesi, due concezioni completamente diverse.

Alcuni commissari intervenuti hanno detto che si è formato un fronte comune contro i piloti. Di fronte a quest'affermazione, desidero sottolineare che il Governo ha assunto ed ha tenuto un atteggiamento di rigorosa neutralità tra azienda, IRI e rappresentanze sindacali.

Attraverso una trattativa che è stata – vi prego di crederlo – assolutamente estenuante, il Governo è tuttavia riuscito a mettere a punto un'ipotesi di accordo complessivamente molto equilibrata, che ha chiesto sacrifici a tutti, ma che non ha dato predominanza a nessuna delle parti e delle organizzazioni sindacali in gioco. Al termine della prevista tregua di sei mesi e sulla base dei risultati raggiunti in questo periodo, si potranno rifare le opportune valutazioni anche in sede di trattativa sindacale, quindi tenendo conto dei risultati conseguiti in termini di produttività.

Gli onorevoli Savarese e Mammola – se ho preso nota correttamente – hanno sostenuto, a proposito della ricapitalizzazione intesa come un corposo intervento dello Stato nell'immediato, che l'azienda è destinata al fallimento. La mia risposta consiste nel capovolgere la proposizione: in realtà, senza la vittoria di questa scommessa, che è fondata sulla tregua e sull'impegno di tutte le componenti, sindacati e azienda, non si potrà procedere ad una ricapitalizzazione sana, intesa cioè come un aumento di capitale da effettuare sul mercato.

Un'ultima questione, sollevata anche nei precedenti interventi, è quella dell'affermata carenza – da più parti sottolineata – di strategia di medio e lungo pe-

riodo da parte dell'azienda. In realtà, nella situazione attuale esiste una strettissima connessione, anche temporale, tra il risanamento e il rilancio dell'azienda, che deve condurre in tempi brevi ad un soddisfacente equilibrio aziendale e mettere la compagnia di bandiera in condizione di competere efficacemente, dal punto di vista della qualità, della sicurezza e delle tariffe, sui mercati nazionali ed internazionali, che saranno aperti completamente in tempi molto brevi.

Un breve commento finale è che forse in altri periodi la conduzione della trattativa o delle trattative sindacali era un po' più semplice: si potevano scaricare sullo Stato o sugli utenti i costi salariali e chiudere le vertenze. Nell'attuale situazione, invece, il Governo assegna priorità assoluta al problema dell'equilibrio dei conti dello Stato; inoltre, le imprese di servizi sono ormai giudicate dal mercato e non possono praticare politiche salariali sganciate dalla produttività.

Su tutto il processo di risanamento e di rilancio il Governo vigilerà attentamente, così come è previsto dalla dichiarazione congiunta del 6 luglio scorso.

EUGENIO DUCA. Signor ministro, colleghi, nel corso delle nostre audizioni hanno tutti sottolineato l'esigenza del risanamento, che va perseguito su più fronti ed abbiamo ascoltato molte ricette per quanto riguarda il settore del lavoro. Però, il bilancio dell'Alitalia prevede nel 1994 una perdita per 500 miliardi solo per interessi passivi. Se leggiamo il conto economico, Alitalia è in perdita per 200 miliardi e quindi, se non ci fosse il buco degli interessi passivi per 500 miliardi annui, l'azienda sarebbe in attivo di 300 miliardi per il ricavo dei biglietti. Quindi, l'elemento principale della perdita dell'Alitalia riguarda gli interessi passivi. Non so se la si intenda affrontare con la ricapitalizzazione o con altri strumenti, ma la peggiore emorragia della compagnia di bandiera è proprio questa e su di essa bisogna intervenire se si vogliono ottenere risultati apprezzabili, soprattutto se si vuole invertire

una tendenza che anno dopo anno porta ai pericoli che abbiamo spesso evidenziato.

Tra l'altro, gli altri due rimedi che vengono indicati dalla direzione Alitalia e dall'IRI appaiono difficilmente praticabili. La vendita della partecipazione Alitalia nella società Aeroporti di Roma appare abbastanza problematica, perché la legge n. 755 prescrive che tale società debba essere di proprietà pubblica. Quindi, anche questa non è una soluzione che possa essere utilizzato nel giro di poco tempo.

L'altra possibilità di acquisire denaro fresco consisterebbe in un'operazione riguardante la sede della Magliana. Abbiamo ascoltato che addirittura tale immobile potrebbe non essere di proprietà Alitalia, ma in *leasing* con altre società. Anzi, sarebbe bene che dall'audizione risultasse con chiarezza se tale edificio sia di proprietà Alitalia, per capire se, tra le misure da adottare per il risanamento, questa strada sia effettivamente percorribile e non invece una « lepre di pezza » che da qui a qualche mese potremmo vedere completamente vanificata.

Vorrei porre altre due questioni, che peraltro già abbiamo sollevato nel corso dell'indagine conoscitiva. Quando si parla di risanamento occorrerebbe che ognuno desse il buon esempio. Durante alcune audizioni, abbiamo appreso, da parte di rappresentanti di categorie di lavoratori, che alcuni dirigenti riceverebbero compensi di circa un miliardo e 300 milioni annui o di 850 milioni annui. Se queste cifre fossero vere, di fronte ad una società che accusa così elevate perdite, il buon esempio potrebbe consistere proprio nell'iniziare una automoderazione. Per quanto riguarda i piloti, i loro trattamenti oscillerebbero tra i 300 milioni annui per 300 ore di volo, i 200 milioni annui per 450 ore di volo e i 100 milioni annui per 600 ore di volo. Quindi, vi sarebbero una forbice nell'ambito della stessa categoria, che rende difficile perseguire un'eguaglianza di trattamenti. Nelle corso delle audizioni sono anche circolate voci su trattamenti cosiddetti nascosti, che però di fatto si ripercuotono sui costi Alitalia, in qualche caso anche in modo pesante.

Per fare in modo che tutti i colleghi conoscessero quali sono realmente i dati, abbiamo chiesto ad Alitalia di fornirli ufficialmente. A tutt'oggi, non solo non sono pervenuti alla Commissione, ma sembra di capire che ci sia una certa reticenza a fornirli. Quindi, colgo questa occasione per sollecitare il ministro a farsi garante del fatto che la Commissione possa conoscere come stanno realmente le cose. Non è possibile che lo Stato, i cittadini debbano farsi carico di ripianare i bilanci di un'azienda i cui dirigenti si permettono il lusso di negare — al paese! — quali sono i reali trattamenti.

Signor ministro, le ricordo che da molto tempo attendo la risposta ad un'interrogazione che riguarda anch'essa un grave episodio di malcostume verificatosi in Alitalia, che spiega anche perché i bilanci siano giunti a questo livello. In un solo viaggio, Roma-Johannesburg-Mauritius, l'Alitalia avrebbe perso circa 70 milioni, perché si è permessa di far viaggiare parenti di ministri e di dirigenti generali senza che fossero muniti di regolare biglietto. Ricordo — l'ho già detto in qualche altra occasione ai colleghi — che tempo fa si leggeva sui giornali che il figlio di Forlani viaggiava gratis e la CIT pagava. Il fatto di vedere che anche ministri recenti — non mi riferisco a lei ma al suo predecessore — si comportino allo stesso modo non giova al risanamento dell'azienda.

Concludo sollecitando, ovviamente, la risposta all'interrogazione che ho richiamato.

MICHELE GIARDIELLO. Presidente, colleghi, signor ministro, vorrei ripercorrere per qualche minuto le ragioni di questa audizione sulla situazione dell'Alitalia. Tale esigenza — diciamolo sinceramente a noi stessi — è nata quando si è verificata, con le reazioni che l'episodio ha suscitato nel paese, la famosa vicenda del mercoledì nero, in cui all'improvviso la maggioranza dei piloti si è messa in malattia provocando il blocco di traffico aereo. Ritengo che tale episodio abbia dato una brutta immagine della compagnia di bandiera e —

se me lo consentite — anche del nostro paese.

Su tali questioni ho ascoltato, senza pregiudizi e con molta attenzione, i rappresentanti dei piloti e delle altre categorie nonché i sindacati ed il ministro. Debbo dire che adesso il quadro forse è più chiaro e lo è anche rispetto a qualche mese fa quando in quest'aula — senza con ciò polemizzare con qualche collega che è intervenuto la scorsa volta — il ministro Fiori sosteneva che « fondamentale per il salvataggio dell'Alitalia non è tanto la ricapitalizzazione, che potrà essere compiuta anche con mezzi propri in quanto, oltre al fatto che l'Alitalia ha beni patrimoniali interessanti, vi è una disponibilità da parte dell'IRI e tutto sommato non si tratta di cifre preoccupanti ». Il ministro Fiori concludeva affermando che « il futuro dell'Alitalia e della navigazione aerea è legato alla capacità di organizzare un grande aeroporto che non sia tale solo perché dotato di piste, infrastrutture, tecnologia eccetera ».

Ho avuto l'impressione, signor ministro, in questi mesi e soprattutto seguendo le audizioni, che non fosse chiaro il problema relativo alla carenza strutturale finanziaria e organizzativa dell'Alitalia. Abbiamo potuto comprendere la situazione anche grazie a lei ed al presidente dell'IRI, il quale con grande chiarezza — lo ha sottolineato nella scorsa seduta il presidente Perticaro — ha affermato che il piano, proprio perché biennale e per i termini in cui è formulato, non è il piano strategico dell'azienda. Questo mi sembra il punto fondamentale: si può pensare all'Alitalia come vettore globale senza che vi sia un piano strategico dell'azienda elaborato di concerto con la proprietà IRI, con il Ministero dei trasporti e con il Parlamento? Questo mi sembra l'interrogativo che ci troviamo di fronte. Del resto, nella sua introduzione all'inizio dell'audizione, lei, signor ministro, ha fornito molti elementi di chiarezza su tale terreno.

Un altro punto che ha attraversato tutte le audizioni concerne il rapporto tra le parti. Sembra infatti di capire — del resto i fatti lo confermano — che vi è molta

incomprensione e molto distacco tra le organizzazioni sindacali, i rappresentanti dei lavoratori ai vari livelli e l'azienda. Siamo arrivati al punto in cui le parti non dialogano più. Mi chiedo allora e le chiedo, signor ministro: è possibile immaginare un piano strategico, un piano di risanamento di tale portata senza che venga eliminato il vincolo che impedisce il dialogo tra le parti?

Vengo all'ultima questione: abbiamo assistito negli ultimi mesi alla ridefinizione dei contratti di lavoro della maggior parte dei lavoratori di Alitalia, i quali, consci del risanamento che deve operare l'azienda, hanno rinunciato ad aumenti salariali; molti hanno messo mano, come si dice a Roma, alla saccoccia ed hanno dato qualche cosa. Condivido inoltre l'atteggiamento del Governo sulla questione relativa ai piloti; guai se, dopo quanto è successo nel paese e dopo quello che hanno visto gli italiani, tale vertenza si chiudesse solo sotto il profilo salariale: sarebbe - a mio avviso - un brutto esempio per tutti i lavoratori del paese.

Concludo con un'ultima osservazione sul riequilibrio finanziario. Signor ministro, ritiene possibile - così come lo giudica l'IRI - che il risanamento possa avvenire in tempi brevi attraverso la cessione di quote parte dei beni (è stata ricordata la società Aeroporti di Roma), attraverso la terziarizzazione (noi progressisti non ci spaventiamo di cedere a terzi i servizi non strategici nell'ambito del piano aziendale) e successivamente attuando la ricapitalizzazione?

PAOLO DEVECCHI. Signor ministro, quando alcuni mesi or sono l'amministratore delegato di Alitalia venne in Commissione, affermò che la capacità finanziaria della compagnia era più o meno di 500 giorni. Feci un rapidissimo calcolo in base al quale risultò che in sostanza la compagnia avrebbe potuto sopravvivere fino al 9 febbraio 1996. Personalmente credo, insieme a diverse centinaia di migliaia se non milioni di abitanti e contribuenti del nostro paese, che non ci sarebbero problemi se quel giorno la compagnia dovesse

chiudere. Quando sento dire che una compagnia di bandiera trasmette anche l'immagine del paese, mi viene da pensare che forse è vero; tuttavia è pur vero che, per esempio, la compagnia aerea dell'Unione sovietica, la Aeroflot, pur essendo la più grossa compagnia di bandiera al mondo, non ha contribuito a migliorare l'immagine del suo paese, anzi per alcuni aspetti l'ha resa più negativa. Credo che lo stesso stia accadendo all'Alitalia, la cui situazione è ormai irrisolvibile proprio perché è arrivata ad un punto inestricabile. Il fatto che la compagnia abbia 12 mila dipendenti (potrei sbagliarmi nel citare queste cifre, ma non credo), 9 mila dei quali residenti (non so per quale motivo, è una questione che pongo) a Roma o nel Lazio la dice lunga circa il modo in cui furono effettuate le assunzioni in Alitalia.

Un'altra anomalia della nostra compagnia di bandiera risiede nel fatto che essa è l'unica al mondo - credo - proprietaria di un aeroporto. È vero che il presidente dell'IRI Tedeschi ha affermato che Aeroporti di Roma andrà dismessa; tuttavia una cosa sono le intenzioni altro è la fattibilità di un progetto. Personalmente ritengo che Aeroporti di Roma debba essere dismessa immediatamente poiché è un'anomalia che non può continuare a persistere. Mi rendo anche perfettamente conto che esistono forze politiche - i cui esponenti abbiamo ascoltato in Commissione - che hanno posizioni opposte alla nostra: è evidente che i voti da qualche parte devono provenire! Gli interessi del paese vanno in un'altra direzione, ma ritengo che la ricapitalizzazione della compagnia di bandiera non sia una strada percorribile. Peraltro, nel nostro paese le poche risorse disponibili sono più urgenti in altri settori.

Vorrei evidenziare i problemi relativi alla tratta Milano-Roma (che obbligatoriamente sono costretto a percorrere insieme ad altri colleghi) tratta che, secondo quanto mi risulta, produce il maggior reddito per l'Alitalia e che, se fosse estrapolata dal resto della gestione, sarebbe fortemente in attivo. Essa registra invece un enorme disservizio, ma il problema non ri-

guarda le tariffe, perché la qualità e la competizione non coinvolgono queste ultime, le quali diventano un problema secondario se su tutto il resto prevale la qualità.

L'Alitalia ha inaugurato una fase che io definisco del « ritardo puntuale » perché, rispetto all'orario di partenza, tutto viene posticipato di circa un'ora e dieci minuti. A questo punto le scelte sono due: o vengono modificati gli orari oppure deve essere cambiata l'impostazione mentale di chi opera in Alitalia. È importante sottolineare che in questo contesto vi è sempre un palleggiamento delle responsabilità, visti i numerosi soggetti coinvolti nell'attività del trasporto aereo. La colpa, infatti, non è dell'azienda Alitalia, ma dei controllori di volo, del gestore aeroportuale o di colui che deve comunicare la posizione dell'aereo. Quando con il collega Bosisio ho verificato la causa delle disfunzioni, ho constatato che la responsabilità è da attribuire a parecchi soggetti operanti all'interno dell'Alitalia, anche agli stessi piloti. Per esempio, l'attacco in ritardo di un *finger* è dovuto al pilota che non effettua il perfetto allineamento e si sposta di cinquanta centimetri. In questo caso l'attacco del *finger*, invece di avvenire in modo strumentale, deve essere effettuato manualmente e la colpa è del pilota. In questo caso la responsabilità è individuabile perché l'allineamento dell'aereo è spostato di mezzo metro; ciò nonostante non mi risulta che nei confronti dei piloti vengano adottati provvedimenti. Eppure questo errore comporta un ritardo di venti minuti.

Anche questa mattina ero a bordo di un aereo Alitalia quando, all'ultimo momento, dopo che gli imbarchi erano stati effettuati, è stato necessario cambiare l'aereo scaricando meschinamente la colpa sul gestore aeroportuale di Milano. Ovviamente nessuno ha creduto a questa spiegazione, ma il cambio ha comportato un ritardo di circa un'ora e trenta, perché si è dovuto scaricare i bagagli e rinnovare la carta di imbarco di tutti i passeggeri. Il fatto grave è che la responsabilità viene

addossata sulla SEA: i piloti ed il personale di volo hanno addotto scuse assolutamente non plausibili, quando la colpa precisa ed individuata è da attribuire all'Alitalia.

Fatti come quelli cui ho assistito questa mattina non contribuiscono a migliorare l'immagine della compagnia; sono stato testimone del fatto che circa 200 persone erano sul punto di sequestrare l'aereo: devo dire che io ho fatto la mia parte per fomentare la protesta! Vi erano 200 passeggeri sul punto - ripeto - di sequestrare l'aereo, stanchi della situazione. Si tratta, tra l'altro, di persone che devono concludere affari o prendere altre coincidenze e che probabilmente da un ritardo del genere ricevono danni difficilmente valutabili.

Per questo non vedo alcun problema all'eventualità che il 9 febbraio 1996 l'Alitalia possa chiudere. Sollecito invece il Governo ad anticipare l'attuazione della direttiva comunitaria che obbliga l'apertura del mercato, perché questo favorirebbe veramente l'Alitalia. La compagnia deve essere messa in competizione sul cabotaggio interno. Probabilmente si prospetta per l'Alitalia un periodo di lacrime e sangue, ma se il personale (piloti e assistenti di volo) è così fortemente qualificato, come non ho motivo di dubitare, non avrà problemi a ricollocarsi in altre società; in caso contrario vuol dire che non sono professionalmente così preparati come vogliono far credere. Ribadisco che solo la competizione può salvare l'Alitalia, che significa aprire subito il mercato alla concorrenza e non aspettare il 1996.

Nella scorsa audizione si è detto che la Lauda Air è in progressione esponenziale, forse perché offre un servizio migliore a parità di costo, probabilmente anche a prezzi superiori.

ALBERTO BOSISIO. Non hanno l'IRI che foraggia!

PAOLO DEVECCHI. Questo significa che i tempi e il rispetto dell'orario non sono un'astrazione.

ALBERTO BOSISIO. O lavorano !

PAOLO DEVECCHI. Lo stimolo e il suggerimento che rivolgo al Governo è quello di anticipare, anche in via sperimentale, per sei-otto mesi, l'apertura del cabotaggio interno al mercato estero; poi si vedranno i risultati. Certamente non bisogna accedere all'ipotesi avanzata in Commissione di posticiparne l'apertura, perché quella sarebbe veramente la fine dell'Alitalia.

ANTONELLO FONNESU. Fino ad ora abbiamo parlato del risanamento dell'Alitalia; personalmente, invece, voglio intervenire sui problemi del trasporto aereo in generale e sul riassetto del settore.

Sono fortemente convinto che il passaggio obbligato per il riassetto è l'attuazione dell'articolo 10 della legge n. 537 del 1993, che continua ad essere rinviata. Come il ministro ben sa, l'articolo 10 riguarda le gestioni aeroportuali, nell'ambito delle quali la mancata definizione di questa materia colpisce e riduce in modo sensibile l'attività e l'efficienza degli scali periferici. Ricordo che a tale proposito ho presentato, in data 15 febbraio 1995, una risoluzione che riguardava specificamente l'aeroporto di Alghero, ma trattava l'intera materia da un punto di vista generale. Alla mia risoluzione non ho ricevuto risposta e pertanto non è stata discussa in Commissione; auspico che ciò avvenga nel più breve tempo possibile.

Nell'ambito dell'attuazione dell'articolo 10 della predetta legge vi è una questione particolare, che vorrei affrontare, riguardante la determinazione dei canoni che, come si continua a sostenere, dovrebbe essere riferita al valore dei beni dati in concessione, mentre sarebbe ora di esaminare la possibilità che avvenisse sul traffico realmente effettuato dall'aeroporto. Probabilmente il ministro conosce l'attuale situazione e sa che la determinazione dei canoni, nei modi precedentemente stabiliti, ha portato le società di gestione dei grandi aeroporti a non pagare, fino a questo momento, i canoni di gestione. Se si continua ancora a riferire la loro determi-

nazione ai valori patrimoniali, per di più detraendo gli oneri di investimento effettuati dalle società di gestione sugli stessi, si arriverà a non pagare nulla con l'aggravante che prima questo fatto era abusivo, ora sarebbe autorizzato. Invito pertanto il ministro e, quindi, il Governo a studiare una nuova formula di determinazione dei canoni che individui un sistema strettamente connesso al traffico passeggeri; esso implicherebbe la possibilità di recuperare le tasse per ogni passeggero imbarcato, le quali verrebbero incassate dalle società di gestione per essere poi girate allo Stato.

Vorrei sapere dal ministro quando ritenga di poter dare attuazione al predetto articolo 10, posto che recentemente il termine è slittato al 31 dicembre. A mio avviso l'attuale Governo « tecnico » è il più adatto a dare concreta esecuzione alla legge n. 537. Per quanto riguarda in particolare i collegamenti con le isole, mi permetterò di soffermarmi su quelli da e per la Sardegna. Infatti, per quest'ultima, che è l'unica, vera grande isola italiana – in quanto la Sicilia comunque ha collegamenti alternativi – il mezzo aereo...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Non è che lei intende dire che la Sicilia non è un'isola grande !

ANTONELLO FONNESU. No, parlavo di « isola » in senso di isolamento.

Come stavo dicendo, per un'isola il mezzo aereo non trova trasporto alternativo accettabile per quanto riguarda frequenza e tempi di percorrenza. Chiedo allora in primo luogo che cosa intenda fare il Ministero dei trasporti, in sintonia con la compagnia di bandiera, per riattivare i collegamenti tra gli aeroporti periferici, perché per andare con il mezzo aereo dall'aeroporto di Alghero ad altri scali periferici occorrono tempi di viaggio che possono arrivare anche a 4 o 5 ore e credo che ciò sia insostenibile. Vorrei sapere quindi se l'acquisto del nuovo parco di aerei Fokker da 70 posti da parte dell'Alitalia può comportare la soluzione anche di questo problema.

Sempre per quanto concerne specificamente il collegamento con le isole, chiedo che cosa intenda fare il Governo per assicurare che vengano rispettate le disposizioni di cui alla legge n. 146 e quindi per garantire i collegamenti, come di norma avveniva in precedenza, senza che in alcuni aeroporti si verifichi un *black out* totale, soprattutto in quelli serviti dalla sola compagnia di bandiera e che non hanno nemmeno l'alternativa rappresentata da altre compagnie aeree, come Meridiana.

Sempre in merito agli aeroporti periferici le chiedo inoltre, signor ministro, se non possa essere presa in seria considerazione la possibilità di un forte abbattimento – se non dell'eliminazione – dei diritti aeroportuali. Ciò proprio per consentire di dare attuazione alla mai realizzata continuità territoriale, potendo così ottenere un contenimento tariffario per i collegamenti, che in questo caso acquisiscono una valenza sociale e, soprattutto, sono un'esigenza per quanto riguarda il comparto turistico.

In Commissione si sono svolte le audizioni anche dei rappresentanti di compagnie minori, ossia Meridiana, Air Dolomiti e Aliadriatica, i quali hanno segnalato una situazione di estremo disagio ed anche una concorrenza sleale da parte dell'Alitalia, che le sta mettendo in forte difficoltà con il rischio, addirittura, di una catastrofe economica se non si provvede a trovare correttivi alla politica della compagnia di bandiera. Anche al fine di facilitare l'effettuazione, da parte delle compagnie citate, dei collegamenti minori di cui parlavo, credo sia assolutamente necessario prevedere un sistema di salvaguardia di quelle stesse compagnie in termini di concessioni ed anche, in qualche modo, di contenimento della concorrenza sleale da parte dell'Alitalia, posto che la salvezza delle compagnie in questione potrebbe rappresentare la salvezza della stessa Alitalia qualora si verificasse la liberalizzazione totale delle linee, con l'ingresso quindi di altre compagnie aeree che, trovando spazi già occupati, potrebbero incontrare maggiori difficoltà ad operare.

Un ultimo rilievo riguarda la scuola di volo dell'Alitalia. Si afferma che se l'Alitalia dovesse realmente riprendere quota, sarebbero assolutamente necessarie l'assunzione di nuovi piloti e, di conseguenza, la loro preparazione. In proposito, mi risulta che la scuola di volo dell'Alitalia, che attualmente ha sede ad Alghero, versa in una condizione di quasi *stand-by*, essendo solo nove i piloti attualmente in addestramento. Si tratta dunque di mantenere in piedi una struttura che, però, non sta producendo come invece potrebbe.

MARIO BACCINI. Ritengo che alcune considerazioni, soprattutto politiche, a questo punto dell'indagine conoscitiva siano necessarie per prepararci al dibattito conclusivo dal quale scaturirà il documento contenente indicazioni al Governo sulla complessa materia Alitalia. Peraltro, alla luce delle domande dei colleghi dei gruppi politici presenti in Commissione, mi sembra che la chiarezza necessaria affinché questa Commissione pervenga alla definizione delle linee programmatiche sia mancata. La confusione, infatti, è ancora molta e alle domande dei colleghi – almeno dalla lettura dei resoconti stenografici – mi sembra siano state date mezze risposte.

Da quello che ho letto ed ascoltato mi sembra che la politica industriale dell'Alitalia, in prima persona del dottor Schisano, sia fallimentare; mi sembra anche che Tedeschi conduca da parte dell'IRI una difesa d'ufficio della dirigenza Alitalia la quale, tra l'altro, da quanto leggo e viene dichiarato, è ben pagata nonostante la crisi esistente nel nostro paese. Ma questi sono aspetti secondari. Noi abbiamo infatti il dovere di rappresentare i cittadini; non dobbiamo gestire nulla, ma garantire ai cittadini un'immagine, un servizio ed anche una grande linearità in termini di trasparenza.

Non credo che vi sia, signor ministro, una politica industriale dell'Alitalia. Ritengo invece che il deficit di bilancio accumulato in questi anni, dopo la gestione Schisano, sia preoccupante. Sarebbe pertanto opportuno conoscere anche l'esposi-

zione delle banche verso l'Alitalia, la politica del *marketing* e della commercializzazione sulle linee aeree, che invece mi pare manchino. C'è il tentativo di polverizzare l'azienda e sulla vendita di Aeroporti di Roma sussistono molti dubbi e molte zone oscure che vanno chiarite, così come deve essere chiarita la vicenda dei piloti. C'è una caccia alle streghe, dietro alla quale bisognerebbe verificare quali fossero gli accordi di Schisano con le associazioni dei piloti, se siano state fatte promesse poi non mantenute e se vi è o no un problema a monte. È facile affermare che i piloti non stanno mettendo in crisi l'azienda, ma noi come cittadini paghiamo centinaia di miliardi al *management* Alitalia, il cui dovere credo sia quello di appianare le conflittualità interne.

Le denunce ancora non avanzate dal punto di vista politico, sono venute dai sindacati, dalla società, anche private, da una serie di audizioni, anche ufficiali, in questa Commissione che lasciano, signor ministro, zone d'ombra per le quali occorre istituire a mio avviso, come ho già dichiarato nella precedente audizione, una commissione d'inchiesta.

La vicenda Alitalia, anche per i fondi sperperati negli ultimi anni, per il deficit che si registra, per il tentativo di svendita sul mercato della compagnia, per le privatizzazioni, insomma per una serie di motivi, in assenza di una politica, rende necessario, prima di assumere determinazioni, istituire — mi rivolgo al presidente di questa Commissione — una Commissione d'inchiesta. Soltanto così, infatti, possiamo verificare se siano stati sperperati denari pubblici, se siano stati pagati *manager* che hanno contribuito soltanto allo sfascio dell'azienda ed anche da dove nasce — e dove finirà — la vendita di Aeroporti di Roma.

Questi problemi, che ci preoccupano, non possono essere discussi senza disporre di elementi e, quando si parla di conti economici, dei bilanci. In tempi non sospetti ho chiesto al presidente della Commissione di esaminare in questa sede dal punto di vista della politica industriale i bilanci di Alitalia. Occorre inoltre discu-

tere su tutto ciò di cui ha parlato il collega Duca, su quello che sta avvenendo e sugli interrogativi conseguenti ad una mala gestione che immagino vi sia stata.

Come abbiamo concordato nell'ultimo ufficio di presidenza con il presidente Perticaro, le nostre considerazioni verranno recepite nel documento conclusivo di questa indagine conoscitiva. Io stesso presenterò una memoria scritta, in quanto ritengo opportuno puntualizzare gli intendimenti di ogni gruppo politico in ordine all'azienda Alitalia. Se la nostra azienda di bandiera va male, infatti, nel futuro vi saranno responsabilità politiche; ai fini di una maggiore chiarezza, credo quindi che ogni gruppo politico debba assumersi le proprie responsabilità, ma anche denunciare e dare indicazioni su ciò che di meglio si potrebbe fare nel futuro.

FRANCESCO MARENCO. Non sono pessimista di natura, ministro; anzi, sono ottimista, altrimenti non avrei militato per quarant'anni in una formazione politica in cui c'era soltanto da rimettere e mai nulla da guadagnare! Non ho neppure mai fatto parte di quel consociativismo che è stato utile a chi raccontava alla gente che faceva l'opposizione e poi, in modo consociativo, divideva anche le prebende di molti personaggi che hanno avuto, purtroppo per molto tempo (e, mi dispiace per lei, continuano ad avere ancora oggi), la possibilità di ricevere consulenze milionarie (per non dire miliardarie). Di consulenze dell'Alitalia, invece, non ne parla nessuno!

Per quanto riguarda quella che dovrebbe essere la filosofia del risanamento, devo dire che io non sono un economista né un *manager*, ma il cosiddetto uomo della strada, un semplice cittadino che ha avuto la ventura — ed anche l'onore — di diventare deputato di questa Repubblica in virtù di un voto popolare. Non intendo quindi impartire lezioni a nessuno, anche se a volte — è vero — sono polemico, soprattutto quando sono tirato per i capelli. Ma non sempre.

Se mi è consentito, vorrei iniziare non ponendo alcune domande al ministro, ma svolgendo alcune considerazioni.

Abbiamo assistito (anche lei, ministro) alla svendita vergognosa della ILVA al gruppo Lucchini, voluta da dirigenti che, non so se in buona fede o meno, hanno portato a dimostrazione del disastro del comparto in questione i conti in rosso di un settore, quello della siderurgia, che tutti sappiamo quanto « tiri » oggi sul mercato. L'ILVA è passata al gruppo Lucchini che, nel giro di pochi mesi, sta guadagnando il 300 per cento di quanto aveva preventivato sull'80 per cento di aumento.

Abbiamo assistito anche alla vergognosa svendita della Sidermar al gruppo Clerici, che prima ha dovuto sostenere una battaglia con un'altra società intenzionata ad acquistare le stesse navi e poi, dopo averle acquisite, ne ha venduto una parte alla società che ha perso la gara. Altro che Commissione di inchiesta, signor ministro! Mi auguro che la magistratura (attraverso l'attività di giudici seri e non di quelli che purtroppo conosciamo, che non lo sono) indaghi su queste due operazioni che la mano pubblica ha realizzato, non tramite i propri ministri (purtroppo, perché si saprebbe a chi dare la colpa) ma tramite quella dirigenza che, spesso e volentieri, è tale soltanto per i lauti stipendi che percepisce.

La Sidermar, pur avendo un contratto che è stato definito favoloso dagli economisti (io non sono in grado di giudicarlo), è stata ugualmente svenduta. All'assemblea dell'Intersind del 12 luglio scorso, il dottor Tedeschi ha in un certo senso confermato l'intenzione dell'IRI di sbarazzarsi del comparto marittimo. Non vorrei, signor ministro, che questo parlar tanto e male dell'Alitalia fosse il preludio di quanto è stato fatto per l'ILVA e la Sidermar (e che si tenta di fare anche per il comparto marittimo). Non vorrei cioè che il signor Tedeschi avesse in mente di sbarazzarsi anche dell'Alitalia.

Torniamo un momento alla filosofia del risanamento. Come le dicevo, non sono un economista e pertanto non elencherò le azioni necessarie per risanare l'Alitalia. Ritengo comunque che il vero problema non sia quello dei ritardi dei voli. Non uso molto gli aerei, se non quelli nazionali

nella tratta Genova-Roma e ritorno, ma qualche volta mi sono trovato a volare su aeromobili di altre compagnie che hanno registrato ritardi. Mi è capitato a Madrid, a Düsseldorf e ad Amsterdam; non comprendevo le parole perché le lingue erano diverse, ma la gente protestava. La protesta è talvolta anche utile. Oltre tutto, noi genovesi siamo maestri nel « mugugno », lo abbiamo innato; ci mancherebbe che la gente non protestasse quando invece che alle 11 si trova ad arrivare alle 11,30 o alle 12! Quello dei ritardi è certo un problema, ma altrettanto lo è quello dei servizi.

Credo che compagnie che svolgono servizi anche a bordo, come fa l'Alitalia, ve ne siano poche nel mondo. Dimentichiamo spesso i pregi degli italiani; ci schieriamo sempre e comunque a favore della lamentela contro tutto quello che dovrebbe esserci caro.

Una constatazione che ho fatto, anche se può trattarsi di un errore dovuto alla poca conoscenza della contrattualistica, è che mi sembra che sugli aerei italiani, nei voli nazionali, vi sia un'esuberanza di personale. Ovviamente non faccio riferimento ai piloti perché senza di loro sarebbe un disastro, ma al personale, quale gli *stewards* e gli altri addetti, che ho provato a contare in attesa che trascorressero i 45 minuti del mio volo. A quest'ultimo proposito, devo dire di essere fortunato e di non avere mai viaggiato con ritardo: forse per questo sono ottimista. Forse qualche volta, al mattino, nel giungere a Roma è stato necessario qualche giro in più nei cieli della capitale in attesa di poter atterrare, ma ritengo che ciò sia dovuto non tanto al fatto che l'Alitalia è una compagnia di bandiera « scassata », quanto alla giustificazione fornita anche dagli addetti ai lavori, ossia ad intasamenti tra arrivi e partenze dall'aeroporto.

Devo poi fare non tanto una lamentela quanto una constatazione. Ha ragione il collega che ha già sollevato il problema: l'atteggiamento dell'Alitalia fa parte della filosofia della reticenza di tutti i governi che si sono susseguiti, anche del suo, signor ministro. Spesso noi deputati, se-

condo il ruolo che svolgiamo in Parlamento di maggioranza o di opposizione, criticiamo o meno. Ciò significa che fino a qualche mese fa c'era chi criticava comunque un ministro ed un governo ed oggi, perché si crede di far parte di una certa maggioranza, nel confronto con i ministri, afferma cose diverse da quelle sostenute pochi mesi or sono. Io non sono tra queste persone e sono sempre lo stesso ...

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Lei ha sempre criticato i ministri dei trasporti!

FRANCESCO MARENCO. Credo di aver sempre detto ciò che avevo intenzione di dire.

PRESIDENTE. Uno lo ha difeso!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Era una battuta.

FRANCESCO MARENCO. Non c'è problema!

Signor ministro, in merito al cambiamento del vertice dell'Alitalia non condivido la sua opinione circa l'impossibilità di una simile richiesta in un momento così delicato. Anzi, condivido l'opinione del collega Baccini, secondo il quale per appianare quella conflittualità nata tra soggetti che spesso in malafede parlavano tra loro occorrerebbe che il vertice dell'Alitalia (anche se non nella sua globalità) fosse modificato, dando così un segnale forte.

Per quanto riguarda l'atteggiamento del Governo in merito al problema della reticenza da parte dell'Alitalia, devo dire che essa è analoga alla reticenza del ministro o del ministero giacché questi ultimi non rispondono alle numerose iniziative poste in essere dai parlamentari. Con questo non intendo dire che le innumerevoli interrogazioni ed atti parlamentari che ho presentato al Governo concernessero tutti il risanamento dei conti Alitalia. Comunque, se avessero ricevuto risposta o considerazione può darsi che qualche segno positivo, sia pur minimo, ne sarebbe derivato.

Ritengo allora che per sgombrare il campo dalle perplessità del collega Duca in merito all'interrogazione presentata al precedente ministro, sia doveroso da parte sua, professor Caravale, rispondere a quel documento in modo che il collega possa finalmente liberarsi delle perplessità – a mio avviso immotivate – che ha manifestato e sapere come sono andate le cose. Credo sia doveroso da parte dell'attuale ministro fornire tale risposta, come lo sarebbe stato da parte del precedente qualora gli fossero state poste le stesse o altre domande. Se le risposte non arrivano i dubbi aumentano. Ecco perché appaiono allora come giustificati pessimismi ed attacchi che spesso tali non sono.

Infine, ritengo che il comparto aereo pubblico in Italia debba essere difeso a qualsiasi costo. È indubbio che, in una precisa logica economica, i conti debbano tornare ma nessuno, a mio avviso, può in buona fede pensare che il trasporto pubblico nel settore degli aeromobili potrà mai dare, in termini economici, frutti positivi che non siano indotti. Chi crede che il trasporto aereo gestito dall'Alitalia, così com'è oggi, possa portare i conti prima al pareggio e poi magari in attivo o è in malafede – e non credo – o comunque non si rende conto di ciò che dice. Da un punto di vista economico si tratta di gestire meglio quello che per una nazione civile è il diritto ed il dovere di difendere un tipo di trasporto rispetto al quale l'Italia non può non essere presente. A meno che, e torno al primo punto, non si voglia operare come l'IRI ha fatto per l'ILVA e la Sidermar (una per il comparto siderurgico e l'altra per quello marittimo), che sarebbero state in attivo se ben gestite. Credo, invece, che la cattiva gestione sia stata la causa per la quale poi si è dovuto – o si è ritenuto opportuno – svendere queste industrie. Mi auguro che lei, signor ministro, non sia della stessa idea e spero che possa dare conforto a questo augurio con le azioni che compirà nel prossimo futuro.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Bosisio, che ha chiesto di intervenire

per integrare l'intervento già svolto nella seduta precedente.

ALBERTO BOSISIO. Signor presidente, signor ministro, dovete scusarmi, ma io continuo a vedere il problema del trasporto più dalla parte degli utenti che da quella dei piloti, della compagnia o dell'IRI. Debbo quindi dire, riallacciandomi al discorso del collega Devecchi, che anch'io questa mattina ho preso l'aereo per venire a Roma e, come al solito, vi è stato un ritardo di un'ora e quindici minuti: non si trattava, però, dello stesso aereo preso dal collega, bensì di un altro volo della mattinata.

Ebbene, siamo arrivati al limite della rivolta, perché i passeggeri erano veramente inferociti. Tra le altre cose, infatti, vi è stato l'annuncio di venti minuti di ritardo per l'attesa dell'equipaggio. È questo uno dei problemi da me sollevati nel corso dell'audizione dei rappresentanti dell'Alitalia e che io stesso ho fatto presente anche ai vertici dell'IRI ed a lei, signor ministro. Ho infatti chiesto – senza però ricevere risposta da nessuno – se corrisponda al vero che l'Alitalia – a differenza delle altre compagnie – « spezza » gli equipaggi ed ho domandato che cosa si intenda fare per porre rimedio a questa che è una delle cause più frequenti di ritardo dei voli. Avviene, infatti, che gli aeromobili carichi di passeggeri e con il 90 per cento dell'equipaggio pagato a bordo rimangono a terra in attesa di un componente dell'equipaggio stesso. Non ho ricevuto, ripeto, risposte in proposito.

Tornando a quanto è avvenuto questa mattina, il ritardo è stato dovuto al fatto che sono state imbarcate per errore quindici persone in più, quindi si è perso parecchio tempo per farle scendere, anche perché vi è stata una contestazione: la gente inferocita, infatti, non voleva rinunciare al volo perché, avendo già dovuto rinunciare a quello precedente, a buon diritto, accampava la pretesa di imbarcarsi finalmente per Roma. Dopo tutto questo vi è stato il cambio dell'aeromobile e successivamente il trasferimento da un *gate* ad un altro: tutto ciò ha provocato il ritardo

di un'ora e quindici minuti! Non riesco allora a capire come l'IRI possa persistere nell'affermare (leggo la risposta pervenuta alla mia interrogazione) che: « (...) anche sulla tratta Roma-Milano, in particolare, si sono registrati significativi aumenti dei voli in orario, passati dal 77,9 per cento del 1992 al 94,7 per cento del 1994 ».

Contesto questi dati, perché sono sicuramente frutto di invenzione. Non possono essere reali, perché non è credibile che io, personalmente, incappi in tutti i voli in ritardo! Nel 90 per cento dei miei viaggi, infatti, i voli subiscono ritardi significativi, che vanno da mezz'ora ad oltre un'ora.

PRESIDENTE. Dipende da chi fa i rilievi statistici: se, infatti, vengono effettuati dall'Alitalia, è chiaro che la risposta sia quella che è stata data a lei. Ecco perché vi è bisogno di un'*authority*.

ALBERTO BOSISIO. La sua osservazione è giusta, signor presidente. Ho notato, infatti, che anche i comandanti, in proposito, sono stati istruiti a dovere. A volte, per esempio, l'aereo parte con mezz'ora di ritardo ed il comandante annuncia: « Atterreremo in orario dopo cinquanta minuti di volo ». Evidentemente, l'orario è riferito ai minuti di volo e non all'arrivo previsto. Questo è un ennesimo segno della considerazione in cui sono tenuti i passeggeri!

Sempre nel documento inviato dall'IRI leggo che « (...) l'azienda ha quindi il dovere di perseguire il massimo dei risultati, effettuando i necessari adeguamenti della capacità offerta ». Sia chiaro, allora, che cancellando i voli e facendo aspettare la gente non si ottiene il massimo dei risultati, ma il massimo della presa in giro dei cittadini! In qualsiasi azienda è chiaro che ogni valutazione della qualità è basata prima sulla resa al cento per cento – o in una percentuale a questa molto vicina – del servizio e poi su tutte le altre considerazioni, di ordine economico e così via. Ottimizzare il riempimento degli aeromobili sopprimendo i voli e ritardando la partenza fino a quando gli aerei non siano pieni non costituisce un atteggiamento ci-

vile verso gli utenti, ma denuncia una mentalità da trasporto di bestiame! Perdoni la franchezza, signor ministro, ma secondo me siamo a questi livelli.

Personalmente, non è escluso che decida di rinunciare al mandato parlamentare, se continuerò ad essere penalizzato dalla compagnia di bandiera, sulla quale non posso mai fare affidamento nei trasferimenti dal mio collegio – che, ahimé, ha anch'esso delle esigenze – alla sede della Camera. In tal caso, non essendo residente a Roma e neppure nel Lazio, non avrò neanche la fortuna di far parte di quei tre quarti di personale che hanno prospettive di essere assunti dall'Alitalia.

Condivido, pertanto, l'esigenza dell'apertura immediata del mercato per ragioni di rispetto verso i cittadini. Questi, infatti, devono poter fruire subito del servizio; poi verranno in considerazione tutte le questioni concernenti le ricapitalizzazioni, le beghe interne tra Alitalia e IRI, nonché i loro problemi con il Governo, che rappresentano aspetti secondari. Il Governo, aprendo immediatamente il mercato, ha quindi l'occasione di risolvere finalmente un grande problema.

Condivido poi pienamente la tesi esposta dal collega Marengo in merito alla modifica dei vertici dell'Alitalia. In una situazione così tragica, in cui sono emerse con evidenza terribili lacune nella gestione dell'azienda, persistere nel mantenere l'attuale *top management* è sicuramente indice di immobilismo e non rappresenta certo una garanzia di soluzione dei problemi.

Da ultimo vorrei far presente che mentre in questa sede si continua a parlare di ricapitalizzazione, del problema dei piloti e così via, esistono difficoltà enormi nel settore del trasporto aereo. Mi riferisco, per esempio, a Malpensa 2000, attorno al quale ruota – stando alle notizie che si leggono continuamente sulla stampa – un sistema di infrastrutture dei trasporti che si trova in condizioni davvero allarmanti. L'ora « X » per l'avvio di Malpensa 2000 dovrebbe scattare il 1° gennaio 1998, che è dietro l'angolo; se, però, tale aeroporto non sarà adeguatamente collegato all'e-

sterno con treni ed autostrade, sarà una cattedrale nel deserto, rappresenterà la « mazzata » finale che metterà in ginocchio non solo l'Alitalia ma l'intero sistema dei trasporti in Italia. Leggo sui giornali che sono stati ordinati sette treni, che però verranno consegnati soltanto alla fine del 1998, quindi con un anno di ritardo: mi domando cosa ne sarà, in quell'anno, di Malpensa 2000. Leggo, inoltre, che vi sono progetti in merito ad un raccordo ferroviario Cadorna-Malpensa, e così via, progetti che però si trovano ancora soltanto a livello di studio di fattibilità e non sono nemmeno collegati con il sistema dell'alta velocità. Credo, quindi, che un altro tema sul quale il ministro dovrà immediatamente impegnarsi a fondo sia rappresentato proprio dalle questioni attinenti a Malpensa 2000, snodo fondamentale non solo per l'Alitalia, ma per tutto il sistema dei trasporti italiani.

GIOVANNI CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Mi scuso in anticipo se la mia replica sarà molto breve, ma vi sono questioni che richiedono la mia attenzione in relazione alla congestione di scioperi che si sta preparando per il prossimo fine-settimana, sulla quale il Governo ha intenzione di intervenire. Mi limiterò pertanto ad una risposta telegrafica su alcuni punti, riservandomi di fornire ulteriori e più adeguati elementi per iscritto.

Innanzitutto, mi impegno a richiedere alla compagnia di bandiera dati riguardanti la situazione proprietaria della sede della Magliana e, quindi, informazioni circa la possibilità concreta di effettuarne la vendita. Si tratta di uno degli strumenti ai quali l'IRI e l'Alitalia hanno fatto riferimento anche nella loro dichiarazione congiunta. Ricordo a tale proposito che nel documento è previsto che, nell'arco dei sei mesi di tempo previsti, l'azienda si adoperi per la cessione sul mercato, anche con il supporto dell'IRI, di *assets* non strategici, come la partecipazione alla società Aeroporti di Roma e la sede dell'azienda: in questa direzione esiste, quindi, un impegno solenne sottoscritto a Palazzo Chigi.

Mi adopererò anche per chiedere all'Alitalia di fornire alla Commissione le indicazioni ed i dati riguardanti il trattamento economico della dirigenza e dei piloti.

Da parte mia, mi impegno a fornire tempestivamente una risposta alle interrogazioni che sono state menzionate. Si tratta di un notevole numero di atti di sindacato ispettivo e devo riconoscere che effettivamente siamo in presenza di un notevole ritardo, con un accumulo di questioni sulle quali occorre dare una risposta. Me ne scuso, ma faccio presente che la concreta organizzazione di risposte serie e meditate non è tra i compiti più semplici: cercherò di stimolare gli uffici ad un impegno attivo in questo settore.

Un altro punto assai delicato riguarda il rapporto tra le parti sociali durante la trattativa. Effettivamente il muro di non comunicazione tra l'azienda e le organizzazioni sindacali ha rappresentato una delle maggiori difficoltà di fronte alle quali ci siamo trovati. Il Governo crede tuttavia di essere riuscito - con il notevole impegno profuso in una settimana di trattative quasi ininterrotte - a superare e ad abbattere almeno in parte questo muro, conducendo le parti a fornire impegni reciprocamente validi.

Uno degli strumenti che dà corpo a questo superamento dell'incomunicabilità è l'istituzione del comitato ristretto paritetico, con funzioni di informazione e di consultazione sistematica: mi pare si tratti di una prova concreta dei risultati raggiunti. Il comitato ristretto è già stato convocato dall'azienda e si riunirà per cominciare ad affrontare le questioni principali della vita dell'azienda stessa.

Per quanto riguarda il problema dei ritardi devo dire (se mi consentite anche con una punta di soddisfazione...) che le mie competenze, pur molto estese, non riguardano per fortuna la definizione degli orari o le sanzioni per i ritardi. Certamente si tratta di una questione di grande delicatezza, perché coinvolge l'immagine dell'azienda di fronte ai cittadini e all'utenza. Mi impegno, quindi, a sottoporre il problema alla compagnia di bandiera. Del resto, come ha rilevato anche il presidente

Perticaro, si tratta forse di uno degli esempi più tipici del terreno sul quale l'autorità per i servizi dei trasporti potrebbe svolgere utilmente la propria funzione a tutela dei diritti degli utenti.

È stato affermato in questa sede che sarebbe opportuno anticipare l'apertura dei mercati, avviando il settore alla competizione economica anche in via sperimentale. Si tratterebbe in sostanza di esporre da subito l'Alitalia alla concorrenza straniera. Ebbene, su questo punto la valutazione del Governo è più prudente: credo che la compagnia di bandiera avrà difficoltà già ad affrontare la concorrenza estera nell'aprile 1997, quando i mercati saranno aperti. Se anticipassimo questa scadenza, credo che rischieremmo veramente in maniera molto seria.

ACHILLE ENOC MARIANO. La ritenga solo una minaccia!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È difficile pensare ad un'apertura in tempi più ravvicinati...

ALBERTO BOSISIO. E i cittadini intanto aspettano!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. È nostra intenzione, però, consentire all'Alitalia di rimettersi in sesto con le misure che abbiamo cercato pazientemente di individuare nella dichiarazione congiunta.

ACHILLE ENOC MARIANO. È saggio!

GIOVANNI CARAVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Per quanto riguarda i collegamenti con le isole - ed in particolare con la Sardegna - sono personalmente convinto che questi debbano essere inclusi tra i servizi garantiti dalla legge n. 146. Mi adopererò perché tale punto sia chiarito con la commissione di garanzia.

Sono personalmente favorevole al tentativo di salvaguardare gli spazi e le concessioni per le compagnie minori, che a volte si sentono penalizzate dalla posizione

per così dire dominante della compagnia di bandiera. È una mia valutazione personale ma, trattandosi di un problema molto delicato, non mi sento di rilasciare su questo punto una dichiarazione impegnativa per il Governo. D'altra parte, tutto il processo va considerato in un'ottica di necessaria gradualità, senza pregiudicare il risanamento ed il rilancio della compagnia di bandiera, sui quali il Governo è impegnato.

Il rilancio dell'azienda è un obiettivo che va perseguito con determinazione, ma non in assenza di condizioni. È necessario, in altre parole, che entro un determinato periodo l'azienda torni a camminare sulle proprie gambe.

Per quanto riguarda la vendita delle società qui menzionate, mi riservo di fornire elementi di giudizio in altra sede. Ciò vale anche per le questioni sollevate dall'o-

norevole Marengo, a proposito delle quali solleciterò senz'altro la predisposizione da parte degli uffici delle risposte alle interrogazioni presentate.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro dei trasporti per la disponibilità e per l'utile contributo ai nostri lavori. La Commissione resta naturalmente in attesa degli ulteriori elementi che vorrà trasmetterci per iscritto.

La seduta termina alle 16,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 22,30.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO