

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 OTTOBRE 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SANTE PERTICARO

La seduta comincia alle 17,50.

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

Audizione di rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL TRASPORTI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'assetto del settore aereo, una serie di audizioni, ai sensi dell'articolo 144 del regolamento, dei rappresentanti delle seguenti organizzazioni sindacali: FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI, ANPCAT, CILA-AV, LICTA, CISAL-AV, ASSIVOLO QUADRI, APPL, ASDA-CIDA, CISNAL, USPPI.

La prima audizione riguarda i rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL TRASPORTI, con i quali mi scuso preliminarmente per il ritardo dovuto al protrarsi della precedente audizione informale sui contratti di programma e di servizio delle Ferrovie dello Stato.

Come loro sanno, la Commissione sta portando a termine l'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo. Vista la situazione difficile determinatasi per quanto attiene all'ANAV, abbiamo ritenuto opportuno, prima di concludere i nostri lavori, concernenti in senso stretto la questione Alitalia, estendere l'indagine al settore di vostra competenza, che attualmente è oggetto di particolare attenzione sotto il profilo della trattativa con il Governo ed anche da parte dell'opinione pubblica.

Do quindi senz'altro la parola ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

GUIDO MORETTI, Segretario nazionale UIL TRASPORTI. Preannuncio innanzi-

tutto la presentazione di un documento scritto nel quale esponiamo la nostra posizione in merito alla trasformazione dell'azienda di assistenza al volo in ente pubblico economico e, successivamente, in società per azioni. Questo è uno dei problemi attualmente in discussione a Palazzo Chigi che hanno portato, a nostro avviso, all'attuale situazione di disagio che si sta vivendo nel settore. Lo stato di cose derivante dalla mancata applicazione del contratto e i disagi che si registrano in questo momento nell'ambito ANAV costituiscono un tutt'uno.

Faccio presente che, fra noi, vi sono anche posizioni articolate, perché due delle organizzazioni confederali presenti a questo tavolo - CISL e UIL - hanno firmato il contratto dei lavoratori dell'azienda, mentre la CGIL non lo ha sottoscritto. I firmatari dell'intesa (poi bocciata nell'ambito della discussione in Consiglio dei ministri) hanno ritenuto che la parte economica contenuta nell'accordo fosse una scelta necessaria per consentire all'azienda di superare una fase di difficoltà dovuta alla carenza di organici. Nell'ambito del contratto abbiamo individuato elementi di flessibilità e maggiori prestazioni da offrire, soprattutto nella stagione di picco del trasporto aereo, che è notoriamente l'estate, al fine di andare incontro alle carenze di organico dell'azienda, che sono note e documentate. Queste discendono in parte anche dalla struttura dell'azienda stessa che, essendo un ente pubblico, incontra difficoltà burocratiche nelle assunzioni (per un certo periodo è stata infatti sottoposta al provvedimento di blocco delle stesse).

Come dicevo, abbiamo stipulato il contratto per introdurre un certo tipo di fles-

sibilità e l'intesa ha portato, durante la stagione estiva appena trascorsa, alla regolarità del servizio. Lo strumento individuato ha dato quindi gli effetti sperati; nel momento in cui è avvenuta la bocciatura del contratto – o, per lo meno, di una gran parte del medesimo – da parte del Consiglio dei ministri, non essendo state più applicate le norme di flessibilità in quanto l'azienda non era più in grado di corrispondere la parte economica legata a quelle prestazioni, si è avuto un appiattimento di queste ultime da parte del personale, con le note ricadute sul trasporto aereo e sull'utenza.

I lavoratori stanno nuovamente offrendo grande disponibilità – grazie al loro senso di responsabilità ed anche all'intervento della Presidenza del Consiglio, che ci ha riportati ad un tavolo di discussione, attorno al quale stiamo faticosamente cercando di ricostruire l'iter interrotto – per tentare di risolvere i problemi sul tappeto.

Noi abbiamo l'assoluta necessità di uscire dalla fase di emergenza; per fare ciò occorre ridare ai lavoratori un contratto che sia in linea con le intese che erano state sottoscritte: e mi riferisco soprattutto al pregresso, cioè alla parte economica legata a prestazioni che i lavoratori hanno già offerto. È altresì necessario procedere rapidamente a risolvere le due questioni che occorre superare per rilanciare l'azienda. In primo luogo, va ripristinato un livello di organici coerente con le necessità della stessa, procedendo immediatamente ad assunzioni, perché i tempi per formare i controllori di volo in particolare sono estremamente lunghi. Per far fronte alle carenze indicate bisogna, come dicevo, che siano effettuate immediatamente le assunzioni.

L'altro elemento fondamentale per il rilancio dell'azienda è la sua trasformazione nel senso di una maggiore efficienza. Come è noto, nel disegno di legge di riforma del sistema aeroportuale e dell'ANAV è contenuta l'ipotesi di trasformazione dell'azienda in società per azioni; sul punto esiste un documento della nostra organizzazione e, pertanto, non mi dilungo

sull'argomento; tuttavia (si tratta di uno dei temi in discussione presso la Presidenza del Consiglio), siamo dell'avviso che la trasformazione in società per azioni – seppure auspicabile allo scopo di rendere l'azienda più efficiente, dando ad essa una gestione di tipo privatistico, senza i lacci ed il laccioli burocratici che oggi esistono –, avrà comunque ricadute – particolarmente sul trattamento del personale – che, ad oggi, non sappiamo come risolvere. Riteniamo per questo motivo auspicabile – facciamo in tal senso appello a voi che in qualche modo dovrete gestire la riforma di questo ente – una fase intermedia: la trasformazione dell'azienda in ente pubblico economico per preparare in tempi ragionevolmente brevi, considerati i vari problemi che abbiamo elencato, il passaggio ad una privatizzazione a tutti gli effetti.

CLAUDIO MELLATTI, *Dirigente di settore FILT-CGIL*. Sono il responsabile nazionale del settore assistenza al volo e, in attesa dell'arrivo del segretario generale Bruno Loi, che meglio di me potrebbe intervenire in un contesto più ampio, indicando le nostre principali posizioni in materia di trasporto aereo, affronterò per l'istante l'argomento ANAV.

Viviamo in una situazione di commissariamento da ormai un anno e mezzo. In questo arco di tempo si sono avvicinati tre amministratori straordinari, tre generali delle forze armate, ma onestamente non abbiamo visto interventi sostanziali capaci di incidere sull'efficacia e l'efficienza di questa azienda; hanno incentrato la loro attività sulla riforma dell'azienda, ma soprattutto si sono dedicati quasi a tempo pieno al problema del rinnovo contrattuale.

Vorrei soffermarmi sul modo in cui quest'azienda può recuperare margini di efficienza e di efficacia, trattando pochissimo il tema del rinnovo contrattuale, poiché ritengo che, nel nuovo quadro delineato per il pubblico impiego, il Parlamento meno se ne occupa meglio è.

Siamo stati favorevolmente impressionati dalla rapidità con cui questo Parla-

mento ha compreso la necessità per l'azienda di interventi urgenti ed incisivi ed ha approvato, in sede di conversione di un decreto-legge, una normativa che prevede entro sei mesi la trasformazione dell'azienda in Spa mediante decreti del ministro dei trasporti.

Non possiamo non condividere la scelta compiuta dal Parlamento, ma devo dire in modo onesto e leale che trovo singolare la proposta del Governo, così tardiva, di modulare la trasformazione in società per azioni mediante un passaggio ad ente pubblico economico (si parla di tre anni). Non si tratta dell'IRI, dell'ENI, delle Ferrovie dello Stato, per i quali la trasformazione presentava indubbiamente aspetti più complessi. Ci troviamo di fronte ad una « aziendaina » di tre mila persone, le cui attività sono piuttosto lineari, ancorché complesse, per cui i sei mesi indicati dal Parlamento, qualora ci fossero volontà e capacità reali in azienda, rappresentano a mio avviso un tempo ragionevole e congruo rispetto a questa trasformazione. Sembrano invece mancare a tutt'oggi le volontà e le capacità per porre in essere l'operazione.

Ritengo di dover trattare il secondo argomento, pur non essendo materia propria del Parlamento – ne parlo perché mi ritengo ancorato ad una realtà più pregnante del Parlamento relativamente al Governo –, per avvertire della presenza di un pericolo. Qualora l'emanazione di un decreto fosse la strada che il Governo volesse praticare per la soluzione del problema economico legato a questo contratto, ci troveremmo in una situazione davvero incredibile, in cui il Parlamento diventerebbe soggetto responsabile ultimo della chiusura o meno di una vertenza contrattuale. Sono molto preoccupato prima di tutto come cittadino, prescindendo dal mio impegno sindacale. Un decreto-legge, convertito o meno, tiene comunque aperta la vertenza, se non altro nel corso dei sessanta giorni previsti dal nostro ordinamento per la sua conversione; nel frattempo, i lavoratori non sanno se verranno percepiti i 7 miliardi promessi o se questa somma verrà nel

frattempo presa e poi dovrà essere restituita. Si creerebbe di nuovo una situazione provvisoria, aleatoria, transitoria, che a nostro avviso si potrebbe evitare adottando una soluzione più lineare.

Ci siamo permessi di indicarla, anche se questo non è forse il nostro ruolo, sostenendo che qualora il Governo, nella sua qualità di esecutivo della volontà parlamentare, dovesse emanare nei tempi richiesti dal Parlamento e dalla legge i decreti di trasformazione dell'azienda in società per azioni, ci troveremmo nelle condizioni ideali per assumere persone, modificare gli assetti organizzativi ed erogare somme di denaro congrue rispetto alle cose di cui stiamo parlando, senza scomodare nessuno. Nell'autonomia propria di una società per azioni, si potrebbero sicuramente affrontare le difficoltà esistenti, difficoltà che altrimenti saremmo costretti a superare con interventi di alta amministrazione. Abbiamo indicato un percorso lineare, dicendo che la soluzione indicata dal Parlamento è sicuramente la più efficace e la più rapida possibile.

SILVANO BARBERINI, *Rappresentante della FIT-CISL*. Visto il tempo limitato, non vorrei ripetere quanto è stato detto sul contratto; mi corre tuttavia l'obbligo, in presenza di rappresentanti del popolo, di precisarne almeno un aspetto.

Siamo stati veramente penalizzati da un atteggiamento del Governo che a dir poco consideriamo irresponsabile. Abbiamo seguito per otto mesi una trattativa; ci siamo messi in contatto con il ministro dei trasporti per sapere dallo stesso se avesse avuto rapporti con la funzione pubblica ed il tesoro; il ministro più volte, nel corso di questa trattativa durata otto mesi, ha detto che era in coordinamento con le due amministrazioni citate e che addirittura aveva informato il Presidente del Consiglio (sto parlando in Parlamento, quindi non posso dire sciocchezze).

Ciò premesso, quale era la ragione per cui come segretari responsabili del settore seguivamo da vicino la vicenda? Volevamo che questo contratto rientrasse negli accordi sottoscritti il 23 luglio. Una prima

parte – stante anche la decisione del Consiglio dei ministri che ha mutilato, non ha respinto questo contratto – rientra in quel 6,3 per cento previsto appunto in quell'accordo.

La questione è nata sul cosiddetto lavoro aggiuntivo (qualcuno lo chiama straordinario). Come voi sapete, al di là delle nostre disquisizioni e differenziazioni – che grazie a Dio saranno sempre presenti nel mondo sindacale – la nostra opinione, ancorata e suffragata dall'azienda, è che in questo settore manchino circa 400 controllori. Le opinioni, poi, sono diverse: noi ci atteniamo a quanto indicato dall'azienda. Premesso ciò, evidentemente, in mancanza di controllori, vi sono coloro che debbono sopperire alle esigenze che si presentano: non mi sembra, però, che in questo paese si possa fare lavoro aggiuntivo senza una retribuzione. Si erano stabiliti 23 miliardi nell'arco del biennio per il lavoro aggiuntivo, che è stata cancellato dal Consiglio dei ministri: evidentemente, cosa è successo? Non vi sono stati grandi scioperi, perché sono di più quelli che abbiamo revocato di quelli che abbiamo fatto, ma vi è stata da parte dei lavoratori l'applicazione integrale di una normativa e di un regolamento che sono tuttora vigenti, in quanto contenuti nel contratto precedentemente sottoscritto.

Si è quindi verificata, in qualche modo, l'inadeguatezza di coloro che non hanno informato bene il Consiglio dei ministri; se l'avessero fatto, avrebbero dovuto toccare tutte le questioni, compresa quella centrale riferita alla funzionalità dell'azienda. Ci siamo trovati in questa situazione e siamo stati convocati alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Ebbene, avremmo voluto, possibilmente, offrire sempre più un adeguato servizio agli utenti e al nostro paese, al quale siamo legati, credo, più di altri. Ciò non è stato possibile; forse lo è stato per il periodo da giugno ad agosto, quando i lavoratori hanno svolto prestazioni aggiuntive, con la premessa che esse avrebbero avuto un contenuto economico, messo però in discussione dalla decisione che ho citato. I lavoratori si sono quindi

visti tagliare quella che doveva essere una giusta remunerazione.

Ci siamo trovati, ripeto, alla Presidenza del Consiglio, dove – ecco la soddisfazione – il Governo sta cercando in tutte le maniere di sopperire a qualche errore che ha fatto: in effetti, si sono resi conto che questo contratto va chiuso; non va ridiscusso, semmai va considerato con gli accorgimenti necessari. Vi può essere, quindi, come si suol dire in termini sindacali, qualche limatura sotto il profilo economico, ma certamente non può essere rimessa in discussione un'intelaiatura che fra l'altro ha portato ad una conclusione che era estremamente apprezzabile ed apprezzata.

Il decreto, quindi, è oggi l'unico strumento che ci consente qualche certezza; sapete, infatti, che siamo condizionati da una serie di elementi. Si fa una trattativa nel merito della quale entra la Corte dei conti, o possono entrare, per esempio, l'ufficio ispettivo del Ministero dei trasporti, la cosiddetta commissione di vigilanza; vi è, quindi, una serie di controlli all'interno del sistema. Il decreto, una volta stabilita l'entità economica, è il provvedimento che va a salvaguardare quanto è stato stabilito, per cui è in qualche maniera l'unico strumento che abbiamo. Su questo ci siamo dichiarati disponibili, perché siamo perfettamente d'accordo.

Un secondo aspetto riguarda l'assetto istituzionale dell'azienda. In Parlamento è stato presentato un progetto di legge – forse un decreto – che riguarda la collocazione dell'azienda nell'ambito di una Spa. Il Governo, però, nel corso di questi giorni, ha opportunamente esaminato la questione ed è giunto alla conclusione che il passaggio immediato ad una Spa provocherebbe non pochi danni all'azienda. Si tende, quindi, a prevedere un passaggio per l'ente pubblico economico; in Italia, abbiamo di questi esempi. Direi, perciò, ai compagni ed agli amici di non preoccuparsi eccessivamente: fra l'altro, in proposito abbiamo realizzato un documento unitario, nel quale si prevedeva un passaggio per l'ente pubblico economico prima della trasformazione in Spa. La defini-

zione dell'azienda, comunque, è la società per azioni: ripeto, però, è contemplato il passaggio per l'ente pubblico economico. Ricordo peraltro che lo stesso Governo prevede quanto segue (fra l'altro, avevamo stabilito che certi documenti rimanessero riservati, ma la stampa li ha già ricevuti): al fine di giungere ad una sollecita definizione dell'assetto giuridico dell'azienda e, nel contempo, di evitare le implicazioni sulla struttura dei costi e su quella delle tariffe che deriverebbero dalla trasformazione in Spa dell'ANAV, si ritiene opportuno porre al Parlamento (sarà proposto, quindi, al Parlamento, forse con un disegno di legge, e non con un decreto, per cui il Parlamento si potrà liberamente esprimere) l'ipotesi di finalizzare la trasformazione dell'azienda in ente pubblico economico a partire dal 1° gennaio 1996, quale soluzione propedeutica alla prevista successiva trasformazione in Spa.

Se alla Presidenza del Consiglio non avessero interpretato bene, dal punto di vista legislativo, le condizioni attraverso le quali, pur in pendenza di una legge, si può, con la proposta del Governo, trasformare l'azienda in ente pubblico economico e poi in Spa nell'ambito del discorso che ho fatto, è un problema che concerne, appunto, la Presidenza del Consiglio, non noi. Per quanto ci riguarda, riteniamo di condividere l'impostazione di un passaggio che richiederà non so se due o tre anni; lo dovrà decidere il Parlamento, perché non siamo noi a dover legiferare. Siamo qui ad esprimere giudizi, auspici, sollecitazioni, punti di vista; ebbene, la nostra convinzione profonda è che il passaggio per l'ente pubblico economico rispetto alla Spa è una condizione che consente di gestire molto meglio l'azienda.

Per concludere, voglio far notare che il 99 per cento delle organizzazioni sindacali del settore, unitamente ai lavoratori, condividono questa impostazione, il che non è poco. Il Parlamento rimane naturalmente sovrano nelle sue prerogative, ma è bene sappia qual è la sensibilità degli interessati: a tale riguardo, posso dire che in questa direzione abbiamo già espresso il no-

stro punto di vista, che è di carattere positivo.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL trasporti per il loro contributo alla nostra indagine conoscitiva e sospendo brevemente la seduta in attesa della successiva audizione.

La seduta, sospesa alle 18,14, è ripresa alle 18,15.

Audizione di rappresentanti dell'ANPCAT, CILA-AV, LICTA, CISAL-AV, ASSIVOLO QUADRI e APPL.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'ANPCAT, CILA-AV, LICTA, CISAL-AV, ASSIVOLO QUADRI e APPL, che saluto. Chiedo scusa per il numero ridotto di parlamentari presenti in Commissione ma il giovedì è una giornata un po' particolare, comunque desidero ringraziarvi per aver accolto il nostro invito. Non abbiamo concluso l'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, che ha riguardato principalmente le questioni relative al riassetto all'Alitalia, proprio per sentire il polso della situazione con riferimento alla difficile condizione in cui si trova l'azienda autonoma di assistenza al volo, dunque per procedere ad un supplemento di audizioni in un momento così delicato e su una materia così complessa.

Iniziamo l'incontro con un'esposizione da parte di chi di voi desidera intervenire. Faranno poi seguito, eventualmente, le domande dei colleghi alle quali potrete rispondere brevemente, in considerazione dei tempi ristretti che abbiamo a disposizione.

DOMENICO ERCOLI, Presidente dell'ANPCAT. L'ANPCAT, Associazione nazionale professionisti controllori e assistenti del traffico aereo, è uno dei sindacati più significativi del mondo, lo dico senza problemi di sorta! Al di là delle battute, desidero ricordare che questo sindacato è nato nel 1981, qualche mese prima dell'azienda autonoma di assistenza al volo; questo si-

gnifica che conosciamo sin dalle origini l'evoluzione di quella azienda. Quindi, al di là della libertà delle opinioni e della loro divisibilità o meno, quando parliamo lo facciamo sicuramente con cognizione di causa.

Non è il caso di fare la storia dell'azienda autonoma di assistenza al volo, è sufficiente andare a vedere lo stato attuale per rendersi conto che è indispensabile che chi di competenza intervenga su questa azienda.

L'assistenza al volo è un settore sicuramente molto delicato, molto importante e non semplice da comprendere per i non addetti ai lavori. D'altro canto, l'assetto istituzionale che è stato dato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 145 ha attribuito al Governo, in particolare al ministro dei trasporti, un compito di vigilanza sull'andamento dei servizi stessi attraverso il controllo sugli atti e l'attività dell'azienda autonoma di assistenza al volo. Non faccio storia, dico semplicemente una cosa: siamo arrivati – e questo è sotto gli occhi di tutti, perché si legge sulla stampa e si verifica in qualsiasi momento si abbia a che fare con gli aeroplani – ad una situazione non più sostenibile, che non è – diciamo noi – sostenibile da anni e necessita di interventi rapidi e immediati di vario genere.

L'ultimo episodio che è venuto alla ribalta e che, probabilmente, ha condizionato in senso buono, cioè ha spinto questa Commissione a sentire le rappresentanze sindacali, è dato dal disagio che si è verificato. Questo disagio, o meglio lo spunto per il disagio, è venuto dalla mancata approvazione del contratto collettivo nazionale di lavoro nella seduta del Consiglio dei ministri del 5 settembre ultimo scorso. Nel suo complesso il contratto rappresentava una « pezza » per coprire in qualche modo, in un arco di tempo sicuramente molto limitato, le manchevolezze che ci sono state a livello sia di gestione aziendale, sia di controllo governativo, sia di disattenzione da parte del Governo stesso.

Il contratto è stato mutilato in maniera assolutamente inaccettabile, nel senso che quello che è stato fatto dal Consiglio dei

ministri e successivamente – così ci risulta, ma non sappiamo niente di preciso – anche dalla Corte dei conti ha stravolto l'essenza stessa del contratto, il quale – lo ripeto – rappresentava lo strumento per poter sopravvivere in qualche maniera per un poco, auspicando che in tempi brevi chi di competenza si assumesse la responsabilità di prendere iniziative finalizzate a rimettere ordine nell'ambito dell'assistenza al volo.

Non sappiamo quello che potrà succedere. Proprio in questi giorni, in queste ore abbiamo contatti con il Governo per cercare di trovare una soluzione che, tenendo presente i danni che sono stati fatti in quindici anni di pessima gestione, si può raggiungere in tempi brevi. Debbo dire che quello che è emerso fino a poco fa non sembra essere un complesso ottimale di soluzioni. Mi auguro che attraverso questa audizione, della quale ringraziamo la Commissione trasporti, quindi il Parlamento, emerga almeno un fatto: di recente – se non ricordo male ai primi del mese di agosto di quest'anno –, il Parlamento ha sancito per legge la trasformazione dell'azienda autonoma di assistenza al volo in società per azioni, dando delega al ministro dei trasporti di concretizzarla entro sei mesi per mezzo di un decreto ministeriale; mi auguro che questo sia oggetto di riflessione e di una rivisitazione. Non ci sono i tempi per una esposizione dettagliata e non voglio togliere spazio a nessuno, ma posso assicurare che l'iniziativa, realizzata così come è prevista dalla legge, arrecherebbe danni incalcolabili ad una situazione che non è più gestibile già in queste condizioni; figuriamoci cosa potrebbe succedere se dovesse avvenire la trasformazione prevista dalla legge, nei termini previsti dalla legge. Sarebbe una cosa veramente drammatica.

Ogni tanto ho guardato l'orologio, avrei tante cose da dire ma mi sembrerebbe scorretto nei confronti dei colleghi proseguire nella mia esposizione. Resto comunque a disposizione per qualsiasi chiarimento. Aggiungo soltanto che abbiamo predisposto la memoria scritta che ci era

stata chiesta e che siamo quindi pronti a consegnarla.

PRESIDENTE. La ringrazio moltissimo.

GIULIO GIOVANNINI, *Responsabile Assivolo Quadri*. Ringrazio la Commissione della possibilità che ci viene offerta di rappresentare il nostro pensiero; cercheremo di occupare il tempo strettamente necessario per incentrare il nostro discorso su due aspetti: il primo, concernente l'azienda dell'assistenza al volo; il secondo, più generale, richiamato anche nella motivazione della convocazione, relativo al riassetto del settore.

Per quel che riguarda l'azienda per l'assistenza al volo, questa mattina in un incontro con il Governo abbiamo appreso che, rispetto ad un'ipotesi di intesa prospettata nei giorni scorsi, c'è l'inserimento di un'argomentazione, tendente ad arricchire quella precedente ipotesi di intesa, che riteniamo molto interessante. Per richiamarci al tema che ha introdotto il collega Ercoli, posso dire, con riferimento al passaggio designato dal Parlamento dell'attuale assetto istituzionale dell'azienda da ente pubblico non economico a società per azioni, che il Governo ci ha prospettato la possibilità di proporre al Parlamento una riflessione su un passaggio mediato. Parlo, cioè, dell'istituzione, in tempi mediati e prima dell'obiettivo da raggiungere, fissato dal Parlamento, di un ente pubblico economico.

Alla luce delle numerose prese di posizione dei sindacati del settore e degli altri utenti, riteniamo che questo passaggio mediato sia molto interessante e particolarmente da raccomandarsi. È interesse del personale dell'azienda dell'assistenza al volo, che in questi quindici anni ha offerto e sostenuto un servizio così delicato ed importante, è interesse del settore del trasporto aereo, è interesse più generale del paese non accelerare questo passaggio repentino dalla forma attuale alla forma prospettata. Come dicevo, siamo particolarmente sensibili e come sindacato Assivolo Quadri plaudiamo all'iniziativa.

Per quello che riguarda lo stato attuale dell'azienda, come il collega ha già ricordato ci troviamo di fronte ad una situazione creata da atteggiamenti contingenti. Del resto, se l'azienda è stata commissariata circa un anno e mezzo fa – vorrei ricordarlo alla Commissione per un'opportuna riflessione – qualche motivo ci sarà pure stato. Si tratta di un settore molto delicato nel quale la confusione, la non completa organizzazione dell'assetto strutturale dell'azienda potrebbe creare più di un problema. Con l'istituzione di una struttura mediata di ente pubblico economico, in cui l'attuale amministratore straordinario assumerebbe l'incarico di presidente, il panorama diventerebbe più chiaro e con riferimenti più precisi. Naturalmente resta da chiarire, come abbiamo detto anche ai rappresentanti del Governo, il problema relativo al contratto di lavoro del personale addetto al settore, scaduto dal 1993. L'ipotesi firmata dopo otto mesi di confronto, anche aspro, ma sempre corretto (vorrei ricordare che non c'è stata neppure un'ora di sciopero da parte degli addetti al settore), è stata, come era nelle facoltà e nelle possibilità del Governo, rigettata in alcune parti che hanno leso la significatività di quell'ipotesi.

Ci troviamo di fronte ad una situazione piuttosto complessa e ad un personale, soprattutto i controllori di volo, che ha permesso, attraverso prestazioni straordinarie rispetto al contratto di lavoro vigente (1991-1993), durante l'estate, di realizzare un aumento significativo nel traffico, così come risulta dai dati in nostro possesso.

Ci auguriamo che la sensibilità del Governo e dell'azienda possa portare a rapida soluzione questo problema, che riteniamo non sia marginale. Come dicevo, siamo molto interessati ad un discorso di prospettiva, perché il settore in questi quindici anni ha dimostrato una rigidità negli atteggiamenti e nelle iniziative che mal si confà ad un settore molto delicato come questo. Per tale ragione, la prospettiva indicata con la trasformazione in società per azioni (lo diciamo nella memoria che consegneremo alla segreteria della Commissione) rappresenta una soluzione

che viene osteggiata con argomentazioni soprattutto di carattere giuridico e strutturale. Tuttavia, siamo disponibili comunque ad incamminarci verso quell'obiettivo passando attraverso una posizione mediata che sia di garanzia del personale e degli addetti al settore in generale.

Vorrei ricordare che in questi quindici anni si è formato un personale professionalmente individuabile, molto ben specificato che sarebbe oggi difficile ricollocare in ambienti più generalizzati. Ai fini del riassetto del settore, proposto anche dai precedenti governi, molto spesso si ipotizza una sorta di « calderone » con un raggruppamento dei diversi comparti. Vorrei sottolineare che si tratta, viceversa, di un settore molto specifico con professionalità ben individuabili. Non a caso, per formare un controllore di volo sono necessari almeno tre anni e per formare un controllore di livello professionale più alto sono necessari almeno cinque anni per espletare i relativi corsi ed ottenere le necessarie abilitazioni. Quindi, come dicevo, il settore ha ormai individuato un personale ben professionalizzato che difficilmente si potrebbe ricollocare in progetti strutturalmente più complessi. Auspichiamo che la riforma passi attraverso la riorganizzazione dei vari settori, piuttosto che attraverso un assemblamento delle diverse realtà.

Infine, vorrei dire che nell'ambito della riforma dell'aviazione civile sarebbe molto interessante l'istituzione di un ente per la sicurezza dei voli non tanto perché sia significativo ai fini di quegli avvenimenti che negli ultimi tempi sono stati riportati dalla stampa all'attenzione dell'opinione pubblica (avvenimenti che non rispondono oggettivamente alla realtà di quello che è avvenuto), ma perché un ente della sicurezza dei voli ha un'importanza fondamentale nella resa del servizio in termini di sicurezza; un servizio che non renda solo sicurezza, ma anche speditezza e redditività del servizio stesso.

CESARE FERRARO, *Segretario generale CILA-AV*. Come richiesto, abbiamo inviato un documento alla segreteria della

Commissione; comunque siamo disponibili per ulteriori precisazioni che dovessero rendersi opportune.

Prima di cominciare il mio intervento, vorrei esprimere una piccola nota dolente, che non vuole essere una provocazione. Tutte le organizzazioni sindacali, prima che il progetto della costituzione di una società per azioni passasse in Parlamento, avevano chiesto di essere ascoltate dalla Commissione. Mi dispiace che certe richieste vengano accolte soltanto dopo il verificarsi di agitazioni troppo pesanti, oserei dire, come prezzo da pagare per gli utenti e la nazione.

Premessa questa nota dolente, desidero ringraziare il presidente Perticaro per le parole più volte espresse in pubblico a favore della vertenza dei controllori di volo. Queste due osservazioni possono sembrare in forte contrasto, ma in effetti non è così. Ci dispiace che in uno Stato di diritto quale il nostro per manifestare alcune perplessità sui percorsi che si definiscono nell'ambito di aziende pubbliche di interesse dell'intera collettività sia necessario arrivare a manifestazioni di lotta che non sono sempre lo strumento ideale per una serena discussione.

L'azienda autonoma di assistenza al volo produce soprattutto sicurezza per i voli, cioè per 200 mila passeggeri al giorno. Questo, secondo la CILA-AV, ma anche secondo molte altre organizzazioni sindacali del settore, mal si coniuga con una logica di impresa Spa: investimento uguale guadagno. Una simile impostazione ci sembra improponibile per il nostro prodotto; oltre tutto, la nostra impresa deve rispondere ai dettami delle organizzazioni mondiali che disciplinano il settore e deve quindi operare con una logica che non è quella di un investimento individuale, ma relativa ad un quadro molto più ampio che sfugge al suo governo. È questo un punto molto importante su cui chiediamo a tutti di riflettere. L'ente pubblico economico può essere una soluzione e del resto in questa direzione va il nostro documento. Altra soluzione avrebbe potuto però essere una legge *ad hoc* per un settore che è completamente anomalo. Non

occorre stravolgere il mondo per riconoscere alcune peculiarità di questo comparto, che è nevralgico per tutto il trasporto aereo. I nostri utenti non sono unicamente i passeggeri, che sono solo il terminale di ciò che noi produciamo; i nostri utenti sono anche le compagnie aeree. È la vita stessa delle compagnie e di tutto l'indotto aeroportuale che dipende dall'opera della nostra azienda.

Sicuramente il non sviluppo dell'azienda in questi anni è stato mascherato dalla crisi iugoslava. Non abbiamo perso grosse fette di traffico perché quella crisi ci ha garantiti rispetto alla dorsale est. Si tratta però di una circostanza che non può durare in eterno; anzi, tutti auspichiamo naturalmente che la crisi iugoslava finisca e dunque occorre cominciare ad impostare ragionamenti che ci portino davvero in Europa. È evidente che non possiamo arrivare a questo obiettivo con tecnologie ormai superate, non più in grado di dialogare con il complesso sistema europeo; tecnologie che rispondono ad una logica tramontata - spero - con la prima Repubblica, quando molto spesso si compravano scorte di magazzino più che vere e proprie utilità per il servizio da svolgere.

Tutta questa situazione va rivista in termini accurati. Non si possono affrontare questi problemi nel pochissimo tempo a disposizione; siamo ovviamente disponibili - se la Commissione è interessata - ad approfondirli, ma occorre molto più tempo e, se necessario, anche un'ideale documentazione.

L'ultimo aspetto che desidero sottolineare è di carattere professionale. I professionisti che lavorano all'interno dell'azienda (oltre ai controllori, agli esperti di assistenza al volo, ai piloti, eccetera) hanno fatto per anni autoapprendimento; tutto ciò in un'azienda sempre carente sul piano organizzativo, con una pessima classe dirigente, come abbiamo denunciato a tutti i livelli e a tutti i ministri. Questo sembra non interessare alcuno, ma i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Nel momento in cui il sindacato ha perso lo strumento contrattuale, quando il Governo il 5 settembre scorso ha bocciato il contratto,

che era il mezzo per tenere in piedi una baracca che si reggeva con numerosi puntelli, ecco che il traffico aereo generale ne è stato estremamente penalizzato: ritardi negli aeroporti, voli cancellati, un danno economico per la nazione.

Molti tentano di ridurre questa vertenza a mero fatto economico, ai 23-24-28 miliardi che, secondo i giornali, rappresenterebbero il premio promesso ai controllori o impropriamente a tutto il personale di assistenza al volo, ma non è così.

Nel contratto vi era una parte normativa ben precisa che consentiva di puntellare l'oggettiva carenza di organico che si registra in un'azienda incappata per anni nei blocchi delle assunzioni disposti dalle varie leggi finanziarie. Non si sono potute fare assunzioni, né si è tentato di ripianare l'organico operativo attraverso concorsi interni. Se in un'azienda di 3.200 persone, mancano 400 controllori, circa 300 esperti di assistenza al volo, tutti operativi, ed anche un certo numero di piloti, significa che l'impresa è al collasso.

L'intervento che chiediamo è quindi composito e può essere realizzato solo con un interessamento reale che modifichi innanzitutto la legge approvata dal Parlamento, che trasforma l'azienda in una Spa; una trasformazione veramente delittuosa. Qualche esperto nel Governo, più esperto di noi, ha detto che in questo modo l'azienda andrebbe in liquidazione dopo un anno. Sicuramente è così; ciò non perché essa non sia produttiva, ma perché le operazioni da fare sono oramai vecchie di quindici anni. Intendo dire che occorre recuperare tutto il passato e questo, in una società per azioni, crediamo sia molto difficile da potersi fare. In più, occorre mettere in conto altri quattro anni di travaglio, perché in questo periodo avremo un continuo fuggi fuggi di personale ormai disincentivato a lavorare nell'azienda (a meno che non si restituisca fiducia a questa gente) e quindi carenze di organico sempre più gravi, con un traffico che aumenta di circa 100 mila voli l'anno. Questi sono i problemi da affrontare; a voi la sentenza!

PIETRO MARIA RICCIARDI, *Rappresentante dell'APPL*. Il presidente della nostra associazione dovrebbe essere in arrivo. Se lei consente, presidente, vorremmo lasciare a lui l'intervento.

MARIO TAMBELLI, *Membro dell'esecutivo e responsabile relazioni esterne della LICTA*. Il nostro è il sindacato maggiormente rappresentativo dei controllori del traffico aereo, una categoria che ha pagato nel corso degli anni l'inefficienza di un'azienda di assistenza al volo nata dalle ceneri del servizio dell'aeronautica militare.

Ci furono dei fatti traumatici e noi tutti giovani credevamo che saremmo riusciti a fare qualcosa di veramente efficace per il servizio di assistenza al volo e che la categoria potesse anche avere il riconoscimento professionale che meritava, ai sensi delle norme internazionali. In Italia diciamo di aver recepito tali norme ma, in realtà, la delega conferita al ministro dei trasporti per tale recepimento è andata quasi totalmente disattesa, visto che è stata recepita solo una parte dell'annesso numero uno (in totale gli annessi sono quindici o sedici). Questo è un esempio dell'attenzione che è riservata nel nostro paese al settore del trasporto aereo. Purtroppo, l'avvicinarsi di ministri al Governo non ha favorito l'acquisizione di una professionalità nella gestione di questi problemi e ciò non è stato possibile neppure nell'azienda di assistenza al volo. Essa, secondo le leggi istitutive, avrebbe dovuto contare su personale con forte competenza. Ci siamo trovati invece con personale che ha dovuto vivere giorno per giorno, senza che sia stato possibile prevedere neppure il *turn over* degli organici: non ci sono stati concorsi per dieci anni e si è passati così da circa 1800 a circa 1300 controllori, con un traffico aumentato più o meno del cento per cento degli ultimi sette-otto anni. Tutto ciò è all'origine del dissesto attuale, nel quale dobbiamo addirittura sentirci dire – e non solo una volta – a livello governativo che non saremmo interessati a coprire gli organici per lucrare stipendi da favola.

Non vuole dunque essere una querimonia il ricordare che il nostro orario di lavoro quest'anno è stato di gran lunga superiore a quello di tutti gli altri controllori del traffico aereo nel mondo e che non abbiamo avuto alcuna contropartita. Affermare che i controllori sono un po' arrabbiati, è dire poco! È evidente che l'interesse del Parlamento non può non essere quello di legiferare in materia e garantire un processo chiaro e se possibile rapido per la riforma dell'azienda di assistenza al volo, che mantenga però l'azienda stessa in ambito pubblico. Questo è fondamentale: una riforma che la mantenga in ambito pubblico, perché il servizio di assistenza al volo non può essere soggetto alle leggi dell'imprenditoria, alle leggi di bilancio o di remunerazione del capitale. E ciò specialmente quando si parla di privatizzazione delle gestioni aeroportuali e proprio in quel contesto l'azienda di assistenza al volo...

ENZO SAVARESE. Mi permetto di dissentire totalmente: mi sembra un discorso veterocomunista!

MARIO TAMBELLI, *Membro dell'esecutivo e responsabile delle relazioni esterne della LICTA*. I discorsi neocomunisti, invece, sono di tutt'altra natura, talché sentiamo formulare gli auspici più spinti verso una forma di privatizzazione della quale, però, non conosciamo bene l'esito e non sappiamo dove voglia andare a parare!

Fermo restando che anche noi presenteremo alla presidenza una nota contenente osservazioni debitamente documentate, desideriamo ricordare che i controllori del traffico aereo in Italia, rispetto alla situazione esistente in tutto il mondo, non hanno un riconoscimento professionale. Non esistono, cioè, come categoria; non esiste una giuridicità della professione di controllore del traffico aereo. La licenza che rilascia l'azienda di assistenza al volo è un'abilitazione ad agire all'interno dell'azienda stessa, ma non riconosce il titolo professionale di controllore del traffico aereo. Di conseguenza, dalla categoria intera

proviene l'istanza fortissima – sento di poter parlare a nome delle organizzazioni qui presenti – che vada in porto un progetto di legge (che noi abbiamo pronto ed esibiremo al più presto possibile) diretto a riconoscere ai controllori del traffico aereo un titolo professionale di Stato. Ciò a garanzia dell'utenza e, come avviene per tutte le professioni, della giuridicità del servizio, nonché – e naturalmente – anche delle responsabilità che l'operatore si assume nei confronti dell'utenza stessa. Nessuno manderebbe il proprio figlio a farsi visitare da un medico non iscritto all'albo, così come nessuno chiederebbe il progetto di una casa ad un architetto ugualmente non iscritto all'albo. Non esiste né un albo dei controllori né un titolo professionale degli stessi, ma solo la responsabilità penale individuale nel momento in cui si crea un disservizio: e questo sicuramente è poco di fronte alla necessità di tutelare la delicatezza di tale professione.

MASSIMO VENDITELLI, *Segretario nazionale CISAL-AV*. Ringrazio la Commissione per la convocazione. Cercherò di non tediarvi i deputati con questioni che nelle ultime settimane sono state ampiamente dibattute anche sulla stampa (peraltro, la Commissione trasporti a mio avviso conosce perfettamente i problemi del settore).

Desidero dunque essere molto breve, presidente, anche se tenterò di esporre, senza fare tuttavia allarmismi, la situazione contingente del comparto di assistenza al volo. Non farò quindi riferimento all'intero trasporto aereo perché è evidente che, di riflesso, la situazione che si sta creando nel campo dell'assistenza al volo avrà sicuramente grossissime ripercussioni sul settore aereo nel suo complesso. Ritengo che lei certamente avrà saputo che questa mattina il Governo ci ha posti di fronte ad un *aut aut*; non voglio usare parole forti, però questa è la verità ed io credo che certe condizioni, in un paese democratico, non possano essere accettate. Dopo aver distrutto un contratto di lavoro rimasto in vita per otto mesi, il Governo in sintesi ci ha detto: se volete il

contratto, dovete accettare le nostre condizioni e state tranquilli che, probabilmente, una soluzione c'è; se sarete buoni, invece della società per azioni vi daremo l'ente pubblico economico. Ecco quanto ci ha detto il Governo stamattina alle 12.

Signor presidente, come CISAL-AV noi abbiamo già inviato una memoria il giorno successivo a quello in cui l'avete richiesta, nella quale abbiamo illustrato i problemi esistenti. Da che cosa derivano le difficoltà dell'assistenza al volo? Dalla disattenzione che i governi, il mondo politico hanno avuto in questi anni nei riguardi del settore; ripeto, non voglio fare allarmismi, ma se quello che ci è stato detto stamani dovesse costituire veramente il diktat finale, davvero il settore rischia fortemente, perché non si può obbligare il sindacato a firmare il contratto distrutto dal Consiglio dei ministri.

Il documento presentato dal Governo a noi sta benissimo; spero che lei lo conosca (in caso contrario glielo consegniamo, anche perché la stampa lo ha divulgato ampiamente): così come ho detto stamattina, ripeto anche in sede di Commissione trasporti che noi sottoscriviamo il documento del Governo. A mio avviso, si tratta di interventi che avrebbero dovuto essere attuati molto tempo prima e che, finalmente, il Governo ha deciso di mettere in campo. Noi, dicevo, sottoscriviamo il documento, ma non possiamo sottoscrivere il contratto così come è stato licenziato dalla Presidenza del Consiglio il 5 settembre: e non perché manchino i soldi, non è questo il problema. Il fatto è che è stato distrutto un contratto che rappresentava un punto di equilibrio fra parte normativa e parte economica.

PATRIZIA TOIA. Può farci un esempio di quest'opera di distruzione?

MASSIMO VENDITELLI, *Segretario nazionale CISAL-AV*. Glielo spiego subito. È stato tagliato il premio di produzione, il che significa che a novembre i dipendenti dell'azienda percepiranno un premio di produzione inferiore del 50 per cento a quello del precedente anno, avendo lavo-

rato di più. Il Consiglio dei ministri ha eliminato i passaggi di livello; dal 1° gennaio 1994 ad oggi sono stati effettuati i passaggi di livello previsti dal precedente contratto: il Consiglio dei ministri li ha soppressi. Pertanto, il controllore Massimo Venditelli – faccio un esempio riferito alla mia persona – deve retrocedere di un livello retributivo e, di conseguenza, dovranno essergli tolte una quota della retribuzione e l'anzianità giuridica. Seicento persone sono in queste condizioni. Devo portare altri esempi? Il personale dell'azienda è stato obbligato, è obbligato, sulla base dell'intesa del 19 luglio, a fare quindici ore mensili in più, che non sono una barzioletta perché rappresentano oltre due ore settimanali in più per i lavoratori, i controllori, per la parte operativa che è direttamente impiegata nella produzione (evidentemente, era stata concordata una certa produttività). Quanto alle cifre, si tratta di 650 mila lire medie al mese per il biennio 1994 e di 350 mila lire per il biennio 1995. Si tratta, ripeto, di valori medi: vi è chi prende di più e chi di meno. Il personale in servizio negli uffici, non operativo, non percepisce 350 mila lire al mese, ma molto meno. Comunque, non voglio andare avanti.

Il Consiglio dei ministri, ripeto, ha distrutto un contratto senza neppure leggerlo: lo dico e me ne assumo la responsabilità. Se lo avessero letto, ci avrebbero riflettuto un attimo di più!

Chiedo scusa per il tono, ma la situazione veramente comincia a diventare complicata, certamente per il sindacato, non per il Governo: dobbiamo rispondere ai nostri iscritti e quindi – ripeto – non siamo nelle condizioni di firmare un contratto che il Governo ha tagliato.

D'altra parte, i principi della negoziazione sono questi. Come ho detto questa mattina, possiamo anche fare ammenda, dire al Governo che ci siamo sbagliati, siamo stati sciocchi e impreparati sindacalmente. Il generale Sicoli ha dato le dimissioni perché probabilmente è stato preso in giro come noi (questo è il problema). Mi sarebbe piaciuto che anche lui avesse partecipato a quest' audizione, per

sentire dalla sua viva voce quello che sostanzialmente sto dicendo io.

Mi scuso per la lunghezza del mio intervento, ma il 4 aprile abbiamo firmato un'intesa preliminare, che costava circa – non ricordo esattamente – 60 miliardi; l'11 aprile questa intesa è rientrata in azienda, dopo aver fatto i suoi passaggi a livello di ministeri del tesoro, della funzione pubblica e dei trasporti, ed è rientrata con un taglio di oltre 15 miliardi. Chi faceva la spola con la valigia ed i motociclisti presso i ministeri vigilianti rientrava in azienda dicendo che quell'intesa non poteva passare; e noi l'11 aprile con un'altra intesa abbiamo accettato e sottoscritto decurtazioni di 15 miliardi! Se continua così, veramente in questo paese non c'è più la certezza di niente!

Voglio concludere indicando gli interventi che secondo noi devono essere effettuati in via prioritaria. Tra questi vi è in primo luogo l'approvazione del contratto, che avrebbe sicuramente risolto il problema dell'assistenza al volo almeno fino al 31 dicembre 1995 (poi ci sarebbe stato il rinnovo del contratto stesso).

Non è neppure necessario firmare un'intesa sullo sblocco delle assunzioni: che ci siano non solo 400 controllori, ma anche 800 dipendenti in meno è ormai noto a tutti (fatta forse eccezione per il segretario generale della FILT-CGIL, Paolo Brutti, il quale sostiene che bastano trenta controllori per risolvere i problemi!).

Riteniamo che la trasformazione dell'ANAV in ente pubblico economico sia importante perché solo in questo modo si può avere la certezza del carattere pubblico dell'azienda. Può darsi che da qui a tre anni questo orientamento cambi, ma attualmente abbiamo bisogno di una certezza rispetto al carattere pubblico dell'assistenza al volo, certezza che viene assicurata dall'ente pubblico economico.

C'è un problema, ormai annoso, riguardante l'adesione all'Eurocontrol necessaria per l'integrazione europea.

Vi è poi la necessità – lo voglio dire molto delicatamente, ormai l'hanno sostenuto tutti – di un ricambio della dirigenza (poiché vengo dall'aeronautica militare

parlo di una dirigenza in servizio permanente effettivo). Dopo quindici anni, occorre un gruppo dirigente all'altezza dei compiti che l'ente pubblico economico dovrà svolgere nel prossimo futuro.

MARIO BACCINI. Intervengo brevemente anche per rispettare i tempi che ci siamo dati. Ho già preso la parola nell'incontro con le altre organizzazioni sindacali, ma vorrei comunque esprimere alcune considerazioni sull'importanza di queste audizioni delle rappresentanze sindacali svolte nell'ambito dell'indagine conoscitiva cui la Commissione ha voluto dare corso.

Ritengo che quest'incontro dimostri ancora una volta quanto la mancanza di una politica nel settore incida in termini negativi. Successivamente, dovremo elaborare un documento conclusivo dell'indagine e mi rincresce dover constatare l'assenza di numerosi gruppi politici che probabilmente avrebbero potuto far tesoro delle indicazioni qui emerse. Quando affronteremo il problema della società per azioni o dell'ente pubblico economico, probabilmente alcune forze politiche intervengono senza sapere che cosa hanno detto i rappresentanti dei lavoratori, i quali ritengo siano a conoscenza della gradualità del processo che deve avvenire e quindi con grande responsabilità non respingono la trasformazione in Spa, ma sottolineano anche loro l'esigenza di un passaggio intermedio.

Di questo sono convinto, anche se sono stato il relatore sul decreto-legge che — è bene dirlo con molta chiarezza — abbiamo dovuto approvare seguendo la logica del « prendi tutto o lasci tutto ». Il rischio era grandissimo perché la modifica di un solo articolo di quel provvedimento — che quindi è stato « orchestrato » anche in maniera strategica — ne avrebbe comportato il rinvio al Senato con il pericolo di far decorrere i termini per la conversione in legge. Abbiamo pensato che il male minore fosse comunque l'approvazione.

Proprio perché siamo convinti che occorre fare ulteriore chiarezza sul problema dell'assistenza al volo, abbiamo pre-

sentato come Commissione un ordine del giorno, approvato dall'Assemblea, nel quale vengono chieste e date indicazioni precise al Governo affinché il decreto ministeriale sulla costituzione della società per azioni venga emanato dopo l'esame preventivo da parte della Commissione. Normalmente, una volta valutato in questa sede l'impianto complessivo, si dà il via al ministro, dopo di che non si sa nulla di quello che succede. Abbiamo allora posto alcuni paletti prevedendo, dopo la visione dell'impianto, un esame ulteriore dei contenuti.

Abbiamo quindi gli strumenti politici con cui intervenire in considerazione di questo vuoto da parte del Governo; mi riferisco soprattutto alla gestione da parte dell'attuale ministro dei problemi Alitalia, alla sua incapacità di concludere un serio accordo, nonostante le sollecitazioni politiche venute da questa Commissione.

In merito all'ente pubblico economico, dobbiamo ancora dire molto. Ogni forza politica si assumerà nei prossimi giorni la responsabilità di quello che dirà a supporto o meno di un'azione politica. Occorre però parlarci chiaro: ho registrato un forte interesse ad accendere ancor più le divergenze interne all'azienda, per dimostrare che questa non funziona in tutti i suoi settori e favorire il passaggio immediato alla società per azioni. Ho denunciato questo aspetto in Commissione; vorremmo evitare, nel confronto politico che avremo in questa sede, che l'emergenza faccia ulteriori danni, magari in seguito ad una gestione politica che ancora non siamo riusciti ad individuare rispetto alla società per azioni. Ritengo, allora, che bisogna fare chiarezza su questo. Lo diremo, almeno per quanto mi riguarda, con grande forza al ministro, perché bisogna che seguiamo tutti i passaggi. Sono convinto che il generale che oggi gestisce l'azienda abbia le capacità necessarie per far capire che questo accordo con i sindacati va perseguito fino in fondo al fine di riportare la normalità nell'azienda.

Sicuramente vi dovranno essere alcuni passaggi: anche la nostra Commissione, presidente, dovrà dire qualcosa di più;

forse dovremo assumerci anche qualche ulteriore responsabilità rispetto a quelle che ci spetterebbero, ma bisogna coprire un vuoto politico che oggi il ministro sembra lasciare aperto. Come gruppo del centro cristiano-democratico, vogliamo essere molto attenti a quanto avviene nell'azienda, alle istanze delle organizzazioni sindacali nel loro complesso; siamo inoltre convinti che quello dell'ente pubblico economico sia il passaggio necessario per arrivare alla Spa. È importante soprattutto, comunque, che voi non apriate mille fronti all'interno dell'azienda: capisco che vi sono problemi manageriali, nei rapporti con il Governo, e così via; è bene, però, affrontare i problemi uno per volta, perché altrimenti diventa difficile parlare di una cooptazione dei manager all'interno dell'azienda, fare l'accordo con il Governo, gestire complessivamente la transizione che dovrebbe portarci alla Spa. Credo, quindi, che oggi vi debba essere una posizione di grande attenzione per l'ente pubblico economico e per la Spa, che rappresentano il futuro dell'azienda ed anche della sicurezza del volo, come qualcuno già ricordava.

ENZO SAVARESE. Mi scuso perché sarò costretto a rileggere quanto ho espresso, anche a nome del gruppo di forza Italia, nel corso dell'audizione del generale Tricomi.

Riferendomi all'intervento di un collega che criticava l'atteggiamento assunto dai controllori di volo, dicevo: « Forse l'onorevole Castelli non è mai stato in una torre di controllo, non ha mai potuto constatare a quale stress siano sottoposti i controllori di volo nelle condizioni in cui essi operano. Esistono due problemi: la mancanza di un numero adeguato di controllori di volo ed il fatto che essi abbiano lavorato ai limiti estremi delle norme di impiego ». Concludevo osservando: « non credo che siano esigenze soltanto di carattere economico. Ritengo che l'azienda autonoma di assistenza al volo, privatizzata (società per azioni o quello che sia), per la sua peculiarità, per i suoi compiti estremamente delicati ed importanti, non possa essere consi-

derata alla stregua di una qualsiasi azienda municipalizzata di trasporto pubblico locale. Di conseguenza mi sembra che le richieste dei controllori di volo spesso siano legittime ed occorre domandarsi se l'exasperazione del problema non abbia origini squisitamente politiche ».

Proprio sulla base di queste considerazioni, rilevo che in un'azienda in cui, su 3.300 dipendenti, soltanto 1.300 sono controllori di volo e 900 sono assistenti, esiste una frammentazione di sigle sindacali che fa paura. Ognuno di voi rappresenta mediamente 200 persone, il che fa pensare, salvo errori da parte mia, che vi sia forse qualche giustificazione per il fatto che il paese abbia percepito in questa vicenda una sorta di ricatto di pochi nei confronti di un servizio pubblico, come è il trasporto. Questo non è in contraddizione con quanto dicevo prima: la peculiarità tipica del vostro lavoro non ha bisogno, a mio modo di vedere, di una giustificazione come quella dell'ente pubblico economico, ma può essere tranquillamente regolata dalle leggi del mercato. Riteniamo che i controllori di volo esercitino un'attività di primissima importanza, che deve essere remunerata a livelli sicuramente superiori agli attuali, deve essere esercitata da un numero sufficiente di addetti e che può essere gestita in maniera efficiente e privatistica. Su questo chiediamo il vostro sforzo per superare la logica della ricerca a tutti i costi dell'ente pubblico, come se esso potesse garantire qualcosa in più.

Vi è stato sì uno sbaglio da parte del Governo, vi è stato chiaramente un errore del ministro dei trasporti che non ha riconosciuto la vostra peculiarità; il discorso è analogo a quello che abbiamo svolto con l'ANPAC ed a quello che, credo, si ripeterà con l'APPL: il pilota non può essere considerato un lavoratore come gli altri; lo stesso vale per i controllori di volo. Tuttavia, proprio per questo, si chiede una maggiore responsabilità da parte vostra; dovrete rendervi conto che ogni giornata di sciopero bianco, di attuazione puntigliosa delle normative, fa perdere alla compagnia di bandiera 50 miliardi. Ritengo che questo spirito dovrebbe portare a cercare

quella soluzione politica che attualmente vediamo in vostro favore; chiediamo però il vostro aiuto.

PATRIZIA TOIA. Sono da poco tempo membro di questa Commissione, per cui chiedo scusa per eventuali domande sui dettagli di un contratto che ai colleghi è certamente noto nelle sue particolarità, mentre io lo conosco solo nelle sue linee generali. Ho ascoltato con interesse gli intervenuti e posso assicurare, a nome dei colleghi del mio gruppo, ma anche di altri gruppi, che la scarsa presenza in questa sede non indica certamente una disattenzione per i problemi di cui ci stiamo occupando; anche chi non è presente avrà modo di approfondire la propria conoscenza di tali problemi attraverso gli atti relativi a questa seduta.

La documentazione che avete prodotto è senz'altro di grande interesse per la nostra Commissione. Desidero sostenere alcuni degli argomenti che avete sottolineato: in particolare, il riconoscimento di una qualificazione professionale è importante, come per tutte le professioni cui è legata una condizione di sicurezza della vita umana o di cura della salute. Vi sono, quindi, sicuramente degli aspetti importanti, per i quali possiamo affermare che il nostro impegno politico sarà speso e profuso.

Per quanto riguarda la definizione dell'assetto aziendale, abbiamo sentito in questa sede il relatore sul provvedimento in materia, se non fare una sorta di marcia indietro, quanto meno esprimere un ripensamento, invocando comunque una certa gradualità. Personalmente ritengo che anche un processo che porti alla costituzione di una Spa possa essere perseguito con la necessaria gradualità, seguendo un iter razionale e non attraverso una trasformazione per decreto. Se trasformazione graduale significa operare con atti e passaggi interni e di organizzazione complessiva che conducano al risultato quanto si è pronti, ben venga. Se invece dobbiamo passare attraverso diverse formule, dall'ente pubblico economico alla Spa, con una gradualità che significa lentezza, o

non accettazione del cambiamento e delle sue implicazioni, bisogna approfondire la questione, e non mancherà occasione per farlo all'interno della Commissione. È stato già ricordato peraltro un ordine del giorno in base al quale il decreto verrà valutato anche dalla nostra Commissione. In quella sede ciascuno di noi avrà modo di esprimere la sua opinione.

Ritengo anch'io che la particolare natura del servizio che viene fornito possa far riflettere in ordine all'assetto più congruo; peraltro, in altri comparti estremamente delicati per la vita delle persone, come la sanità, è prevista la trasformazione in azienda con una serie di cautele, poiché non si tratta di aziende che debbono produrre profitti e si deve tenere conto che il loro servizio è legato a particolari condizioni. Questo tipo di trasformazione dimostra quindi di essere compatibile con la natura particolare dell'attività dell'azienda, per la missione di quell'azienda. Però il ragionamento può essere ancora terreno di approfondimento; per questo sono interessata a documenti, memorie o note sul tema.

Desidero anch'io sottolineare un aspetto. Ritengo sia opportuno essere molto franchi in questi incontri, che non devono servire solo a fare promesse o blandizie o a ricercare un facile consenso; penso anch'io, dunque, che assieme alle condizioni di inadeguatezza storica dell'azienda, all'incapacità manageriale ed alla disattenzione politica di ministri troppo di passaggio per prendere a cuore fino in fondo tutte le realtà del settore; assieme a tutte queste ragioni, che hanno sicuramente fondamento – anche se a mio avviso alcune, forse, sono state sottolineate con eccessiva enfasi – anche l'assetto delle organizzazioni sindacali può costituire una complicazione per la soluzione di alcune problematiche. Se, probabilmente, non vi è stata sufficiente attenzione sul versante governativo per la soluzione della vicenda contrattuale, chiedo anche a voi se un'articolazione così accentuata di rappresentanze sindacali non abbia potuto a sua volta comportare qualche problema.

È pur vero che, quando sono molte, le sigle sindacali trovano spesso l'accordo nell'averne il consenso di tutti, ma anche questo è un aspetto che lascio alla vostra riflessione, come ha già fatto qualche collega di diversa impostazione e di parte politica diversa dalla mia. È un'opinione che condivido, quindi la sottolineo.

Mi piacerebbe, se avessimo più tempo — potranno esservi successive occasioni ed anche ogni gruppo politico potrà fare le sue consultazioni — approfondire questo punto per capire quali differenze vi siano fra le varie sigle, quindi quali siano le ragioni per spiegare il loro numero. Spiegare, naturalmente, non giustificare, perché non c'è nulla da giustificare; grazie al cielo, la libertà sindacale esiste e la vogliamo mantenere, quindi non dieci, ma venti o trenta sindacati possono essere costituiti se hanno terreno e rappresentano i lavoratori. Ma mi piacerebbe capire, dicevo, la ragione di tutta questa articolazione e quali siano le differenze. Non è argomento che possa essere sviluppato adesso, ma vorrei approfondirlo con voi; pertanto mi riservo di farlo anche individualmente.

PRESIDENTE. Poiché vi sono rappresentanti sindacali che aspettano ormai da più di 40 minuti di essere ascoltati dalla nostra Commissione, non posso dare la parola per rispondere agli interventi dei colleghi. Se, tuttavia, ciascuno dei nostri ospiti potesse inviarci una nota integrativa rispetto agli interventi introduttivi, che saranno tutti riportati nel resoconto stenografico della seduta, si potrebbe andare incontro alle esigenze sia della Commissione sia di coloro che attendono ancora di essere ascoltati, riuscendo forse nel contempo ad essere più puntuali nelle risposte. Aggiungo che ci sarà comunque occasione di approfondire queste tematiche quando entreremo nel merito specifico delle varie questioni.

PIETRO MARIA RICCIARDI, Rappresentante dell'APPL. Vorrei intervenire, anche se brevemente, a nome dell'associazione che rappresento.

PRESIDENTE. L'APPL ha predisposto una nota scritta?

PIETRO MARIA RICCIARDI, Rappresentante dell'APPL. Certamente e la consegneremo alla Commissione.

PRESIDENTE. Resta dunque agli atti che il rappresentante dell'APPL consegna alla Commissione una nota scritta, che sarà pubblicata in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Ringrazio i nostri ospiti e sospendo brevemente la seduta in attesa della successiva audizione.

La seduta, sospesa alle 19,24, è ripresa alle 19,25.

Audizione di rappresentanti di ASDA-CIDA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'ASDA-CIDA. Chiedo scusa ai nostri ospiti per il ritardo dovuto al protrarsi delle precedenti audizioni e do subito loro la parola.

GIOVANNI GUERRIERO, Segretario generale di ASDA-CIDA. La ringrazio, presidente. Io sono il segretario generale dell'ASDA-CIDA, al mio fianco sono presenti il dottor Antonio Triola e il dottor Franco Leccese, componenti la segreteria.

Mi ero cimentato in una memoria breve e fatta in fretta, ma che comunque ritengo abbastanza puntuale. Risparmio la lettura delle prime due pagine, che in pratica delineano la storia dell'azienda e di tutto ciò che è successo in passato, sino ad arrivare alla situazione attuale; però ritengo di dover dare lettura delle considerazioni e delle conclusioni, in modo che su questa base loro possano formulare le domande che ritengono più opportune. Essendo in tre, speriamo di poter soddisfare le loro richieste.

Dunque, dopo una carrellata sui motivi che hanno determinato prima il commissariamento, poi la costituzione dell'azienda e sulla situazione attuale, passiamo alle considerazioni. In queste affermiamo

che non è il caso di analizzare i motivi politici, tecnici operativi ed economici che portarono alla smilitarizzazione di circa 1.100 ufficiali controllori e 1.400 sottufficiali (in parte controllori già abilitati e in buona parte assistenti ai servizi connessi con il traffico aereo).

Bisogna riconoscere che al momento della costituzione, attraverso apposite leggi, l'azienda effettivamente poteva beneficiare di un'accentuata autonomia anche rispetto ad altre aziende autonome, maggiore autonomia giustificata dalla specificità dei servizi di assistenza al volo.

Nel decorso del tempo, però, gli atti di gestione da parte degli organi, a causa della vigilanza immediata da parte del collegio dei revisori e del ministro vigilante, di quella successiva della Corte dei conti e del servizio ispettivo di finanza del Ministero del tesoro, hanno posto l'azienda, relativamente all'autonomia, in posizione di retroguardia anche nei confronti di altre amministrazioni pubbliche, assimilandola fortemente ad un'amministrazione dello Stato in senso stretto.

Il modulo previsto dal decreto legislativo n. 29 del 1993, che prevede la separazione della responsabilità gestionale, poteva essere una soluzione, sicuramente una chiarificazione ed un alleggerimento dei compiti del consiglio di amministrazione, ma purtroppo non è stato attivato. La gestione aziendale è stata spesso caratterizzata da una impostazione molto verticistica.

È sufficiente osservare l'incompletezza dei quadri dirigenti e l'incuria di fronte alla necessità di coprire i posti, anche se essenziali per il buon funzionamento dell'azienda. Dei previsti 38, siamo rimasti in 24. Basta fare una riflessione sull'invio, ormai da dodici anni, di un dirigente in missione al CRAV di Brindisi, con posto scoperto; sull'affidamento del CRAV di Milano e del CAV di Linate allo stesso dirigente del CRAV di Padova; sulla mancata istituzione di dipartimenti di assistenza al volo; su tanti altri aspetti, tra cui l'affidamento della responsabilità di enti aeroportuali vacanti (dopo che alcuni capipianti sono andati in pensione) ad altri funzio-

nari responsabili di altri enti e spesso neanche vicini.

Indubbiamente, però, chi come me (e tanti altri) ha osservato l'evoluzione aziendale sin dalla nascita, anzi prenascita, non può attribuire tutta la colpa delle anomalie ed incongruenze al modello istituzionale.

La legge 3 agosto 1995, n. 351, che prevede la trasformazione in società per azioni, nel contesto di un provvedimento relativo alla gestione degli aeroporti (problema diverso anche se altrettanto importante), appare senz'altro una soluzione, ma necessita di un approfondimento sotto vari aspetti.

Occorre, tuttavia, al riguardo sottolineare che la dirigenza dell'AAAVTAG attuale, numericamente ridotta del 40 per cento, si è impegnata fortemente per il funzionamento dell'assistenza al volo e deve essere necessariamente coinvolta nel programma di trasformazione. È un fatto intuitivo poiché la dirigenza è a conoscenza dei vari problemi che travagliano l'azienda ed ha la competenza per fornire le soluzioni alle problematiche operative, tecniche ed amministrative.

In conclusione, l'azienda di assistenza al volo attualmente è in una situazione di crisi diffusa. Tale crisi è aggravata dai problemi relativi al completamento dei quadri del personale in generale, della formazione e dell'ammodernamento tecnico. Inoltre non si può non considerare che il 90 per cento del personale transitato dall'aeronautica militare, in modo traumatico, con aspettative di vario ordine, ora si trova nuovamente non a scegliere, ma ad accettare un nuovo modello che non è stato sufficientemente giustificato o spiegato e ciò, per molti dipendenti, nella fase terminale del servizio attivo.

Per quanto concerne la dirigenza, senza discettare su eventuali meriti o responsabilità, è indispensabile un riesame di tutte le posizioni ed il completamento delle nomine, dando attuazione immediata a quanto previsto dal decreto legislativo n. 29 del 1993, finché permane la forma pubblica attuale, allo scopo di facilitare la transizione verso altri modelli.

Per la scelta del nuovo modulo si ritiene particolarmente utile l'apporto conoscitivo e propositivo dell'attuale dirigenza, la cui disponibilità in tal senso è completa pur non avendo finora trovato corrispondenza adeguata a livello del vertice aziendale e dello stesso ministro dei trasporti.

La dirigenza esprime, in conclusione, una forte preoccupazione per la situazione dell'azienda di assistenza al volo che si è venuta a creare e chiede provvedimenti correttivi immediati e razionali. Solo attraverso tali provvedimenti, di cui naturalmente la situazione dei dirigenti è solo un aspetto del problema, si può addivenire ad una situazione più accettabile, che tranquillizzi tutti ed incida anche sugli aspetti concernenti la sicurezza del volo che è e deve rimanere l'obiettivo principale dell'AAAVTAG.

Ho ritenuto opportuno leggere queste brevi considerazioni e conclusioni, ma come ho già detto l'AAAVTAG è in una situazione di crisi diffusa tale per cui un intervento, una sanatoria che ci porti ad operare con serenità e tranquillità è quanto mai urgente.

PRESIDENTE. Invito i colleghi che lo desiderino a porre domande ai rappresentanti di ASDA-CIDA.

PATRIZIA TOIA. Vorrei sapere se i nostri ospiti rappresentino l'alta dirigenza.

FRANCO LECCESE, Componente della segreteria ASDA-CIDA. Rappresentiamo tutta la dirigenza, ad eccezione del direttore generale e del vicedirettore generale.

PATRIZIA TOIA. Se fosse possibile vorrei un'indicazione numerica.

FRANCO LECCESE, Componente della segreteria ASDA-CIDA. Siamo in 24 su un totale di 3.200 persone. Credo che sia una delle percentuali più basse in assoluto nel nostro paese.

PATRIZIA TOIA. Volevo soltanto rendermi conto se rappresentavate l'intera dirigenza o se all'interno della stessa vi siano più sindacati.

FRANCO LECCESE, Componente della segreteria ASDA-CIDA. C'è da dire che qualche dirigente, per passione alla sindacalizzazione, ha un paio di tessere.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di ASDA-CIDA per il contributo offerto alla nostra Commissione ed invito a trasmettere la nota scritta preannunciata. Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,34, è ripresa alle 19,35.

Audizione di rappresentanti della CISNAL.

PRESIDENTE. A nome della Commissione ringrazio i rappresentanti della CISNAL per aver accolto il nostro invito, scusandomi per il ritardo con cui ha inizio l'audizione.

PAOLO SEGARELLI, Segretario generale CISNAL. Ringrazio la Commissione per l'opportunità che ci viene offerta. Desidero innanzitutto scusarmi se il documento trasmesso risulta essere fuori tema, come ci è stato fatto rilevare, dal momento che l'audizione è incentrata sui problemi dell'assistenza al volo, cosa peraltro sotto certi aspetti intuibile; tuttavia, credo per un equivoco, c'era stato detto che l'oggetto dell'audizione sarebbe stato altro. Pertanto, in tutta fretta abbiamo predisposto un sintetico documento nel quale sono riassunte le posizioni del nostro sindacato nell'ambito dei problemi che caratterizzano l'azienda di assistenza al volo. Il nostro è un sindacato di recentissima costituzione, con una esperienza non del tutto radicata, composto da persone giovanissime, al di là del sottoscritto e di qualche altro collega.

Ancora una volta si deve riscontrare che l'interesse delle istituzioni, in ordine alla soluzione di un determinato problema, nasce nel momento in cui ci si trova di fronte a situazioni drammatiche, fonti di guai per il paese; al contrario, gradiremmo e desidereremmo che questa attenzione fosse manifestata più in fase preventiva che successiva.

In sintesi, siamo favorevoli ad una rivisitazione dell'assetto istitutivo dell'azienda, nel senso che non eravamo eccessivamente entusiasti della decisione del Parlamento di trasformare l'azienda stessa in una società per azioni ed abbiamo accolto con una certa soddisfazione la dichiarata intenzione del Governo di indirizzarsi verso la soluzione dell'ente pubblico economico. Riteniamo l'assetto aziendale - e gli avvenimenti di questi giorni lo dimostrano - determinante sia per la vita dei lavoratori sia per la qualità del servizio reso, che nel caso specifico rappresenta l'elemento preminente.

Mentre per una società per azioni il fine è il conseguimento di un utile attraverso la prestazione di un servizio o la vendita di un bene, in questo caso lo scopo primario è la prestazione del servizio in termini non solo di sicurezza, ma anche - ci teniamo a sottolinearlo - di efficienza. Non siamo convinti che la sola strada per conseguire l'efficienza sia la società per azioni, anzi crediamo che tale obiettivo possa essere perseguito, per lo meno in una fase intermedia, con la soluzione che sembra prospettarsi. Questo in estrema sintesi è il nostro punto di vista.

PRESIDENTE. Desidero ricordare che, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo, la Commissione aveva già ascoltato la CISNAL sul tema della riorganizzazione dell'Alitalia, che era un po' il tema specifico dell'indagine. Successivamente è esplosa la questione dell'azienda di assistenza al volo, in relazione alla quale abbiamo deciso questa ulteriore serie di audizioni.

Qualcuno chiede di intervenire ulteriormente ?

FEDERICO FANELLI, Dirigente nazionale CISNAL. Entrando un po' nel merito delle questioni, desidero affrontare rapidamente l'attuale situazione del trasporto aereo, anche in previsione della adesione al sistema Eurocontrol.

La situazione è drammatica: in Europa ci sono 54 centri di controllo con 31 sistemi diversi, computer forniti da 18 di-

verse case costruttrici, 22 sistemi operativi e 70 linguaggi diversi. In questo quadro è stato già proposto, in sede di Unione europea, la costituzione di un comitato di saggi con l'incarico di armonizzare, tramite Eurocontrol, le maggiori criticità del settore.

Per parte nostra auspichiamo che venga istituita una commissione di sicurezza volo a livello nazionale, formata da rappresentanti della stessa AAVTAG, di Civilavia, del RAI e dell'Associazione nazionale dei vettori, in modo che sia adeguatamente sottolineato l'aspetto operativo della sicurezza.

Per quanto riguarda l'azienda di assistenza al volo, desideriamo ribadire la nostra valutazione positiva sull'ultimissima proposta, fatta solo poche ore fa, della Presidenza del Consiglio dei ministri per la risoluzione della vertenza contrattuale in corso, sottolineando in particolare la continuazione dell'attuale vertice aziendale nel futuro ente pubblico economico e, soprattutto, l'esigenza che tale vertice accerti una volta per tutte le responsabilità dell'attuale situazione che si caratterizza per confusione, malagestione delle risorse umane e tecnologiche e scarsa razionalità nella gestione delle diverse professionalità.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per il contributo recato. Eventuali ulteriori documentazioni scritte potranno essere indirizzate alla Commissione.

Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 19,44, è ripresa alle 19,45.

Audizione di rappresentanti dell'USPPI.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'USPPI per la loro presenza. Considerata l'ora e lo scarso tempo a disposizione, cedo subito loro la parola.

FELICE VIGGIANO, Segretario nazionale dell'USPPI. Signor presidente, sono il segretario nazionale dell'unione dei sindacati professionisti pubblico-privato impiego nell'ambito dell'assistenza al volo e, a nome dei professionisti da noi rappre-

sentati, vogliamo offrire alla Commissione un punto di vista, crediamo abbastanza qualificato, sulla questione del riassetto dell'azienda di assistenza al volo, facendo innanzitutto riferimento ad un'analisi svolta a suo tempo dallo Studio Ambrosetti di Milano.

ENZO SAVARESE. Scusi l'interruzione. Siete professionisti o dipendenti?

FELICE VIGGIANO, *Segretario nazionale dell'USPPI*. Siamo professionisti dipendenti, assunti per concorso. Siamo ingegneri iscritti all'albo ed in quanto tali professionisti.

L'analisi condotta alcuni anni fa dallo Studio Ambrosetti, una ditta di consulenza abbastanza conosciuta in materia di organizzazione aziendale, conteneva già alcune indicazioni organizzative per l'azienda, che sono state poi regolarmente disattese. Senza perderci nell'analisi dei fatti, vogliamo qui offrire alcuni suggerimenti rispetto a quelle che sono le carenze oggettive dell'azienda.

La prima esigenza che sottolineiamo è quella di una *authority* a livello nazionale ed aeroportuale. A livello nazionale per coordinare tutte le diverse realtà del trasporto aereo, tra cui l'azienda di assistenza al volo, e per un rapporto univoco a livello internazionale. Succede infatti che gli altri paesi, per i problemi nel trasporto aereo, non sappiano a chi rivolgersi nel nostro paese. Tale esigenza, come ho detto, si pone però anche a livello aeroportuale. Ciò al fine di coordinare la miriade di piccole realtà che operano a livello di singolo aeroporto, mancando appunto una *authority* che coordini e sia responsabile, con un reale potere impositivo. Oggi c'è solo il direttore aeroportuale, che non ha un potere effettivo e non corrisponde quindi alle esigenze che ho indicato e che invece sono state soddisfatte negli altri paesi.

Non occorrono in realtà grandi trasformazioni, ma solo interventi *ad hoc*.

Un altro punto sul quale desidero insistere è che l'azienda di assistenza al volo, come già a suo tempo rimarcato dallo Studio Ambrosetti, è penalizzata quanto alla soluzione dei suoi problemi. Esiste una

grande confusione sul piano delle competenze: a livello dei vari servizi aziendali, che lavorano in concorso l'uno con l'altro, con sovrapposizioni; a livello delle categorie professionali: tecnici, amministrativi, operativi fanno le stesse cose senza una chiara responsabilità; a livello delle qualifiche professionali: al primo, secondo o terzo livello vengono impiegati indifferente anche ingegneri, geometri, operai, che a volte coesistono nella stessa commissione di collaudo, senza alcuna distinzione attinente – appunto – alle rispettive qualifiche professionali. Esiste quindi, come dicevo, una grande confusione in senso sia orizzontale sia verticale.

La soluzione che noi proponiamo è «l'uomo giusto al posto giusto»: che ognuno lavori nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità.

Un altro elemento da rimarcare è la mancata applicazione di leggi vigenti, che ha creato una vera e propria paralisi. Mi riferisco, ad esempio, al decreto legislativo 29 del 1993 (articolo 28), concernente la dirigenza, che non è mai stato applicato. Di conseguenza, da anni l'azienda è priva dei responsabili di strutture nevralgiche, il che determina l'accumulo di potere e di gestione aziendale nelle mani di pochi, ovviamente con il degrado del servizio. Ad esempio, il servizio tecnico operativo, uno dei più importanti, è privo di responsabile, così come l'area della manutenzione tecnica; da dieci anni è privo di responsabile il CRAV di Brindisi, così come quello di Milano (da qualche mese). Come si può andare avanti in questo modo?

Altre leggi vengono disattese: mi riferisco alla legge n. 109 del 1994, concernente la progettazione e direzione lavori, alla legge n. 350 del 1895 sui collaudi, alla legge n. 70 del 1975 relativa alla costituzione del ruolo professionale nel rispetto delle varie professionalità degli iscritti agli ordini. Si tratta di normative vigenti per un ente pubblico non economico, che non vengono applicate, determinando – lo ripeto ancora – una grande confusione. Conseguentemente, al momento l'azienda è vittima di pochi gruppi imprenditoriali che, operando in uno stato di monopolio, sono in grado di condizionare lo sviluppo

e la strategia dell'azienda stessa. Quest'ultima si trova in un vero e proprio stato di soggezione e non è pertanto in grado, da anni, di affrontare e risolvere i suoi problemi. E ciò vale a partire dall'organizzazione del lavoro dello stesso personale: noi sappiamo che infatti l'azienda è fortemente sotto organico non solo nel campo operativo (argomento di cui parlano i giornali) bensì, principalmente, nel settore tecnico ed amministrativo, dove, proprio per la carenza di personale, si registra una forte presenza di unità operative, di controllori del traffico aereo, i quali, anziché essere impiegati in linea operativa, svolgono attività di tecnici e di amministrativi, percependo però la retribuzione di controllori. E questo rappresenta un grande spreco di denaro pubblico.

Segnalo ancora che il settore professionale – ingegneri ed avvocati – risulta scarsamente utilizzato e valorizzato: questo personale non viene impiegato (mentre dovrebbe esserlo) nello svolgimento delle specifiche mansioni perché l'azienda preferisce ricorrere a professionisti esterni, corrispondendo loro retribuzioni molto più elevate di quelle spettanti ad un professionista interno, nonostante il divieto della Corte dei conti a tale riguardo.

PATRIZIA TOIA. Vorrei rivolgerle una domanda su un punto che ci interessa: cosa ne pensate della trasformazione della vostra azienda speciale in società per azioni?

FELICE VIGGIANO, Segretario nazionale dell'USPPI. Per noi non è necessario trasformare l'azienda attraverso nuove formule: il problema è di uomini e di regole che debbono essere applicate, non di cambiamento di struttura. Liquidati i diversi problemi, le soluzioni sono consequenziali; ciò che è importante è individuare e rimuovere le responsabilità dei disservizi che si sono prodotti, ritornando al più presto possibile ad uno stato di legalità, perché – come ho ricordato poc'anzi – non viene applicato un complesso di leggi e, quindi, l'azienda è alla deriva. In

particolare, per quanto riguarda la gestione del personale, va rilevato che non esiste un discorso organico relativo alla formazione, alla quale si provvede pertanto mediante corsi a pioggia, senza un chiaro progetto. Il corso è cioè considerato un premio, una vacanza; non esistono obiettivi da raggiungere attraverso i corsi di formazione. Anche il profilo relativo all'impiego del personale è soggetto al puro arbitrio, senza alcuna regola che premi professionalità ed esperienza ma solamente – e lo sottolineo – l'« affidabilità »; da ciò deriva che direzione lavori, collaudi, congruità (e al riguardo mi riferisco alla gestione del patrimonio aziendale e del rinnovamento tecnologico, vale a dire ad una spesa che ammonta a circa mille miliardi l'anno) vengono affidati a personale spesso non iscritto agli albi, non competente, unicamente allo scopo di soddisfare un puro aspetto formale, senza preoccuparsi di curare i risultati.

Numerosi sono i casi (potremmo anche elencarli, sia pure non in questa sede: se ci darete tempo, potremo essere più precisi) di sistemi collaudati, acquistati e mai entrati in funzione, con spreco di denaro pubblico e grave inefficienza dell'azienda, che si ripercuote sui controllori del traffico aereo; questi ultimi giustamente oggi si rifiutano di fare straordinari sistematici proprio perché l'azienda non ha provveduto per tempo a creare condizioni organizzative tali da permettere loro di lavorare adeguatamente.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri interlocutori per il contributo offerto all'indagine conoscitiva sul riassetto del settore aereo.

La seduta termina alle 20,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 9 ottobre 1995.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO