

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

22° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 MAGGIO 2004

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione dei Segretari generali della Confederazione Generale Italiana del Lavoro (CGIL), della Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori (CISL), dell'Unione Italiana del Lavoro (UIL) e dell'Unione Generale del Lavoro (UGL)

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 8 e <i>passim</i>	BONANNI	Pag. 6
BRUTTI PAOLO (DS-U)	10, 11	* GENOVESI	4, 12
CHIRILLI (FI)	12	SCIASCIA	6
PEDRAZZINI (LP)	11, 12		
* PEDRINI (Aut)	7, 8, 9 e <i>passim</i>		
SCARABOSIO (FI)	10		

N.B. Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Alleanza Polare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

Intervengono per la Confederazione generale italiana del lavoro (CGIL) la dottoressa Nicoletta Rocchi, segretaria confederale, e il signor Giovanni Sciascia, funzionario della Filt nazionale, e per la Confederazione italiana sindacati lavoratori il dottor Raffaele Bonanni, segretario confederale, e il dottor Claudio Genovesi, responsabile del settore trasporto aereo FIT CISL.

I lavori hanno inizio alle ore 8,50.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei Segretari generali della Confederazione Generale Italiana del Lavoro (CGIL), della Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori (CISL), dell'Unione Italiana del Lavoro (UIL) e dell'Unione Generale del Lavoro (UGL)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta del 16 aprile 2003.

È oggi prevista l'audizione dei segretari generali della Confederazione Generale Italiana del Lavoro (CGIL), della Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori (CISL), dell'Unione Italiana del Lavoro (UIL) e dell'Unione Generale del Lavoro (UGL) sull'evoluzione della situazione della società Alitalia Spa e sulle prospettive di sviluppo del trasporto aereo.

Sono presenti, in rappresentanza della CGIL, la dottoressa Rocchi e il signor Sciascia, e, in rappresentanza della CISL, i dottori Bonanni e Genovesi, che ringraziamo. Per la verità noi avevamo invitato i segretari confederali, poi ci è stato spiegato che, a seguito delle trattative che si sono prolungate nel corso della notte, è stato deciso di inviare una delegazione in rappresentanza delle segreterie confederali CGIL, CISL e UIL. I rappresentanti dell'UGL forse arriveranno più tardi.

I giornali hanno riferito della nostra iniziativa, che ha fini esclusivamente costruttivi per gli attuali problemi dell'Alitalia. Con queste audizioni nessuno vuole alimentare polemiche anche perché, al punto in cui siamo, non sono davvero auspicabili. La crisi della Alitalia è nota e le notizie sono quelle che appaiono sui giornali. Le responsabilità certamente esistono e sono lontane nel tempo; comunque oggi per l'importanza di questo *asset* del nostro sistema produttivo dobbiamo tentare di fare tutto il possibile per salvare il salvabile in una logica industriale, tenendo presenti i limiti e i condizionamenti che ci derivano dall'appartenenza all'Unione europea, che impedisce una logica di aiuti di Stato.

Detto questo, se prevarrà, così come mi auguro, senso di responsabilità, è possibile che anche all'ultimo momento si trovi la soluzione per sal-

vare l'azienda. Ma non voglio dire di più e cedo subito la parola ai nostri ospiti.

GENOVESI. Signor Presidente, non è la prima volta che siamo presenti in questa sede. Abbiamo accolto questo invito con rispetto ma anche con interesse perché crediamo che il Paese, tramite il Parlamento e le sue Commissioni, possa contribuire a determinare le condizioni per il salvataggio dell'Alitalia e, con esso, il riavvio di un settore riconosciuto da tutti come strategico. Certamente il percorso è molto stretto. Oggi si riunirà il consiglio di amministrazione, così come confermato anche ieri dal Governo, rappresentato dai numerosi Ministri interessati e coordinati dal vice presidente Fini. Ci è stata illustrata la necessità di alcuni atti formali che oggi debbono essere compiuti, previsti tra l'altro dalle leggi, tra i quali l'approvazione di un bilancio riferito al 2003 che presenta una situazione debitoria straordinaria, che intacca anche lo stesso capitale dell'azienda. Per approvare il bilancio e per garantire la cosiddetta continuità dell'azienda, il consiglio d'amministrazione è tenuto a predisporre un piano che appronti un percorso di rientro dal debito in questione e quindi prefiguri le condizioni di un risanamento che, così come c'è stato anticipato, passerà attraverso delle operazioni forti (esuberi, *outsourcing*, tagli a tutta la realtà del gruppo).

Proprio nella giornata di ieri abbiamo illustrato, pur faticosamente, per l'articolazione e la complessità della situazione, al Governo la posizione di tutte le organizzazioni sindacali. I tempi sono stretti e ci rendiamo conto della possibilità che, a poche ore di distanza da alcuni fatti ineludibili, la proposta, pur considerata di interesse, non venga ritenuta come possibile alternativa al piano che oggi il consiglio d'amministrazione si appresta a varare. Comunque tale proposta è articolata sostanzialmente su tre punti. L'Alitalia ha bisogno di capitali. Il suo azionista di maggioranza non è in grado di intervenire, sia per i condizionamenti imposti dalla Commissione europea sia per la difficile situazione dei conti pubblici. Abbiamo quindi immaginato un'apertura al mercato, con un percorso di ampliamento dell'azionariato a soggetti che fino ad oggi ne erano estranei, come investitori istituzionali e operatori economici, prefigurando di fatto la diminuzione della quota del Tesoro – cioè dell'azionista pubblico – anche al di sotto del 50 per cento. Questa situazione rappresenta una novità per il sindacato che la propone. In precedenza, non c'era una pregiudiziale sulla diminuzione della quota pubblica, ma sicuramente preoccupazione e perplessità, proprio per la debolezza in cui si trovava la stessa Alitalia. Quindi, prevediamo l'allargamento della presenza di capitali privati, che stimoli in qualche modo la rimodulazione di un piano industriale che deve essere improntato ad un assetto che dia maggiore snellezza all'azienda. Occorre quindi ipotizzare una *holding* che abbia sotto di sé due aziende, una orientata all'attività di volo, e a tutto ciò che è ad essa anche indirettamente collegato, l'altra orientata ad una attività di servizi. Per queste due aziende il sindacato ritiene vi sia l'interesse di altri soggetti a partecipare al capitale e quindi anche alla gestione dell'attività, utiliz-

zando risorse e professionalità che dovrebbero affluire dal mercato per dare un nuovo slancio.

Per quanto riguarda l'attività di volo, pensiamo vi possa essere anche una alleanza con altri vettori nazionali per meglio presidiare e recuperare le quote di traffico domestico, che sono il vero patrimonio del Paese. L'Italia ha 57 milioni di abitanti, che tra l'altro, in termini percentuali, volano meno degli altri cittadini europei. Quindi le nostre potenzialità sono straordinarie. Vi ho illustrato quale dovrebbe essere a nostro avviso il vero *asset*. Una volta che si raggiungeranno, così già accade in altri Paesi europei, come la Francia, la Germania e la Spagna, quote di controllo da parte dei vettori nazionali, con a capo l'Alitalia, ci sarà una migliore difesa rispetto alla concorrenza e si porranno le basi per un confronto più dignitoso tra Alitalia e i *partner* all'interno dell'alleanza Sky Team (Air France e KLM), perché l'azienda avrà una dote. Oggi invece l'Alitalia sarebbe costretta a porsi in una condizione di subalternità, a svolgere un ruolo ancillare rispetto alle strategie industriali di Air France e di KLM con una marginalizzazione del suo ruolo. Credo questa sia l'ipotesi sulla quale rilanciare un confronto a tre, mantenendo aperto il tavolo negoziale che oggi è aperto a Palazzo Chigi. In assenza di un tavolo di negoziazione, infatti, la situazione rischierebbe di precipitare, analogamente a quanto avvenuto nei giorni scorsi.

A nostro avviso, la comunicazione che emergerà al termine del consiglio di amministrazione sarà dura, estremamente preoccupante e letta come tale dai lavoratori interessati che potrebbero mobilitarsi anche in maniera spontanea. Faremo di tutto affinché ciò non accada nella consapevolezza che una paralisi dell'attività Alitalia accelererebbe un processo di disgregazione, che produrrebbe conseguenze inimmaginabili sui lavoratori e sul Paese, che – sia pure nelle condizioni in cui versa – non può certo fare a meno di una compagnia che consente non solo la mobilità viaria ma anche lo sviluppo dell'economia del Paese. Se questo è un comparto strategico, tale compagnia è necessaria a sviluppare anche altri segmenti di attività.

In tal senso, significhiamo la necessità di un nuovo progetto industriale, che comprenda assetti diversi da quelli attuali, vale a dire una nuova compagine societaria, aperta ai capitali privati, che prefiguri quindi una diluizione della proprietà pubblica atta a consentire una ricapitalizzazione altrimenti non permessa, trattandosi di un'azienda controllata dallo Stato.

Esiste poi anche un problema di direzione dell'azienda o del gruppo che nasceranno. A nostro giudizio, dovranno essere individuate professionalità in grado di affrontare questa sfida straordinaria. Ad ogni modo, gli azionisti sia attuali che futuri dovranno porre fiducia sul *management*; in caso contrario, verrà meno un elemento essenziale. Come abbiamo avuto modo di apprendere dalla stampa, da quando l'amministratore Mengozzi ha rassegnato le dimissioni, l'azionista non ha dimostrato univocità nelle scelte compiute e ancora da compiere. A nostro avviso, questo comportamento non ha favorito quella forte conduzione aziendale che era quanto

mai necessaria in questo momento. Di conseguenza, o si ristabilisce un rapporto di fiducia o bisognerà avere una visione più ampia rispetto a questa situazione straordinaria, che non possiamo lasciare andare per la propria strada senza controllo. In questo quadro occorre una direzione politica ma anche aziendale che consenta di raggiungere, all'unisono, l'obiettivo del salvataggio dell'Alitalia e del rilancio del settore.

Non mi dilungo sull'importanza di tale società per il settore aereo e per l'indotto, trattandosi di argomento già ampiamente discusso ed approfondito in precedenti occasioni.

SCIASCIA. Senza riprendere quanto già espresso dal collega Genovesi, vorrei riportare l'attenzione della Commissione sulla capacità di sensibilizzare il Governo sull'importanza di addivenire ad un accordo con le organizzazioni sindacali. D'altronde è questa la sostanza del problema.

Arrivati a questo punto, la proposta avanzata da tutte le organizzazioni sindacali ha un valore sostanziale e formale che va quantificato, in quanto potrebbe apportare un rilevante contributo. A ciò il Governo non può rispondere con tale grado di insensibilità. Dopo otto mesi siamo giunti a questa conclusione, superando le innumerevoli difficoltà enunciate dal collega Genovesi; grazie alla capacità di tutte le organizzazioni si è definita una proposta che è oggi sul tavolo negoziale e sulla quale, in tutta onestà, il Governo non ha espresso un giudizio negativo ma ha anzi manifestato rispetto. Non si capisce, dunque, la resistenza di una parte del Governo che ritiene di poter uscire da questa situazione senza il concorso e l'accordo con le organizzazioni sindacali.

Oltre alle considerazioni sostenute dal collega Genovesi, il nostro auspicio è che la Commissione del Senato sensibilizzi il Governo, da ora a mezzogiorno, sull'opportunità di prendere in considerazione la proposta sindacale. Solo così si potrà uscire dall'attuale *impasse*. L'onorevole Fini ha ieri richiamato la necessità di mantenere i nervi saldi; ebbene, le organizzazioni sindacali e i loro gruppi dirigenti hanno i nervi saldi. Onestamente, è la categoria che ci preoccupa.

BONANNI. Il Governo si rivolgeva a se stesso.

SCIASCIA. Sì, ma il richiamo era rivolto anche a noi, perché tutti dobbiamo avere nervi saldi. Dopo otto mesi di trattativa, nel momento in cui si boccia il piano Mengozzi che presupponeva un'ipotesi sicuramente minore rispetto a quella che si sta delineando, anche se il Governo e noi abbiamo i nervi saldi, la categoria chiede risposte e si corre inevitabilmente il rischio di fare la fine della volta scorsa quando – non so se lo ricordate – mentre noi eravamo qui, i lavoratori manifestavano in autostrada. Questo aspetto è importantissimo e non va sottovalutato.

Come abbiamo già fatto e rifaremo, si potrebbe oggi sensibilizzare tutti insieme il Governo affinché si addivenga a un accordo con le organizzazioni sindacali sulla falsariga dei indicazioni fornite dal collega Genovesi che non si diversificano nella sostanza dalla nostra posizione.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per la loro esposizione introduttiva e cedo subito la parola ai colleghi senatori.

PEDRINI (*Aut*). Presidente, siamo giunti ad un punto in cui occorre procedere all'assunzione di decisioni drastiche. Permettetemi la franchezza ma tutta questa vicenda non mi appare assolutamente chiara. Va innanzi tutto sottolineato l'inevitabile sospetto che sulle vicende dell'Alitalia e del trasporto aereo vi sia qualche disegno oscuro. Non si può non sottolineare, non per polemica ma per necessità di chiarezza, la latitanza del Governo nei confronti del Parlamento a riferire su situazioni rispetto alle quali dovrebbe fare chiarezza sulla strategia che intende perseguire. Ogni Ministro che interviene sull'argomento espone una linea diversa e manca una linea strategica del Governo che deve ancora riferire circa i suoi intendimenti.

Signor Presidente, ribadisco ancora una volta che in questo modo non si esce da questa situazione. Se non si procederà all'istituzione di una commissione di inchiesta seria sul sistema del trasporto aereo in Italia si correrà il rischio di commettere errori madornali. In caso contrario, non si arriverà ad alcuna conclusione.

Mi preme sottolineare che dal 1° aprile 1997, giorno della totale liberalizzazione dei cieli europei, decine di compagnie aeree hanno cessato la loro attività; le uniche a salvarsi sono state quelle che hanno avuto la capacità di fuggire dagli stereotipi di riferimento del sistema del trasporto aereo. In Italia aziende alleate con l'Alitalia hanno chiuso i battenti. Sempre in Italia decine di compagnie aeree non operano più. Di contro le compagnie che sono fuggite da Malpensa, che hanno puntato sull'alternatività degli aeroporti del Nord o che hanno stretto alleanze strategiche con compagnie aeree straniere, sono oggi fiorenti e continuano a sifonare traffico verso gli altri scali *HUB* europei del Nord Europa. Bisogna avere il coraggio di affrontare questi argomenti con estrema chiarezza.

In merito al ripetuto richiamo agli esuberanti di personale ho una convinzione: oggi bisognerebbe assumere e non parlare di esuberanti. La ricetta – senza dire nulla di nuovo – è quella di alcune altre *major* europee che, come l'Air France, di fronte ad una crisi hanno affinato la loro capacità strategica, hanno iniziato un'espansione della rete e sono andate alla conquista dei mercati. Noi, invece, oggi siamo qui a dibattere sui problemi aspettando un intervento statale che potrà dare soltanto qualche goccia d'acqua a chi ormai è sull'orlo del tracollo. Alitalia, invece, ha nel *middle management* potenzialità manageriali, capacità, serietà e professionalità che non possono essere assolutamente buttate via. Voglio poi riferirmi anche agli operai delle officine di manutenzione che hanno «venduto» tecnologia ai giapponesi e agli statunitensi. Oggi, però, vogliamo buttare via un *asset* del Paese!

È chiaro che ci sono gli esuberanti se si insiste su qualcosa che non può funzionare come, ad esempio, l'aeroporto di Milano-Malpensa. È, però, un problema di esuberanti o c'è dell'altro? Ad esempio, per il volo per Miami,

che parte da Malpensa alle ore 10 del mattino, l'*hostess* che è a Roma si deve svegliare alle 5 del mattino. Allora, quanto costa tutto ciò all'azienda? Quanto si spende in alberghi per il dislocamento sulla base di Malpensa? Quali sono i costi gestionali di un aeroporto che non è un *HUB*, perché non ha i numeri per essere definito tale? L'*HUB* deve avere la capacità di generare traffico su se stesso, ma oggi l'aeroporto di Malpensa non è in grado di farlo: è fermo ad un numero limitato di milioni di passeggeri ben lungi dai 30 milioni di passeggeri che sono il minimo indispensabile per considerare un aeroporto *HUB*. Bisogna ammettere che in questo caso vi sono responsabilità sia del centro-destra che del centro-sinistra. Infatti, quando si mortifica il mercato con i decreti, così come è stato fatto con quello relativo a Linate e a Malpensa, queste sono le conseguenze. Il problema degli esuberanti, però, dipende dalla mancanza di capacità gestionale e non dalla capacità dei lavoratori di fornire il proprio contributo.

Sottolineo, poi, che ci siamo ritirati da settori importanti, come quello Nord-americano: non solo abbiamo contratto la rete, ma abbiamo addirittura dato via i mercati. Per una compagnia, il fatto di essere *off-line*, non vuol dire cancellare la propria presenza sui mercati perché così non avrà più una capacità di ripresa. È esattamente il contrario.

Rilevo, inoltre, che tutte le compagnie si stanno riprendendo e ora sono in ottima condizione di salute. L'Italia è la quinta o la sesta potenza industriale del mondo, ha le stesse, anzi migliori capacità di mercato (ha un grande mercato a cui tutti danno la caccia); tuttavia l'Alitalia è l'unica a trovarsi in queste condizioni, rispetto a Iberia, Air France, British Airways, KLM. Addirittura le compagnie dei Paesi dell'Est, uscite da una condizione di totale mancanza di capacità imprenditoriale, oggi hanno una maggiore capacità di ripresa.

Permettetemi di sottolineare, inoltre, che tutti i grandi capi aziendali nominati finora, una volta usciti dall'Alitalia, non sono stati chiamati ai vertici delle grandi aziende private; quando, invece, veniva nominato qualcuno all'Alitalia, sembrava che arrivasse il salvatore della patria! Oggi, di fronte a questa situazione, prima di nominare qualcuno e pagare uno stipendio elevatissimo (non mi riferisco alle nomine attuali, ma lo dico come filosofia di comportamento), si dovrebbero considerare le capacità. Se non faremo queste valutazioni di fondo e non verificheremo le cause, sicuramente non riusciremo ad uscire dalla situazione.

PRESIDENTE. Senatore Pedrini, la prego di concludere il suo intervento.

PEDRINI (*Aut*). Signor Presidente, credo sia nostro obbligo fare chiarezza nel merito.

In particolare, si sente parlare di un polo nazionale e di linee guida di piano. Vorrei sottolineare, però, che il Senato non è mai stato messo nella condizione di avere un piano industriale né dall'Alitalia né dal Governo e ciò è molto grave. Vorrei sapere su cosa dovremmo esprimere i nostri giu-

dizi. Infatti, se non c'è un piano industriale, come si può capire cosa c'è dietro il polo nazionale?

Badate bene che vi è una contraddizione: da una parte si sottolinea che vi sono migliaia di esuberi, ma dall'altra si afferma che bisogna aumentare la flotta di circa 40 unità. Bisogna ricordare, però, che nell'Alitalia il rapporto tra personale e macchina è di uno a quattro o di uno a cinque; bisogna aggiungere al dato del personale di cabina quello amministrativo che organizza i corsi e che svolge le pratiche. Quante migliaia di persone dovremmo assumere oggi se dovessimo rispettare le linee guida di espansione della flotta? C'è, quindi, una contraddizione di fondo. A mio avviso, si cercano soluzioni su cui non c'è chiarezza.

Vorrei capire, poi, a cosa risponde l'alleanza con Volare e con Meridiana (tanto per fare nomi precisi). Nel merito non ho nulla in contrario, ma la memoria non è lontana dagli anni 1998, 1999 e 2000 e dalle vicende che vi sono state, quando qualcuno ha obiettato sul problema degli investimenti nel Sud America; oggi alcune persone sono diventate azionisti di un nuovo polo rispetto al quale si deve fare fronte. Allora, l'alleanza con Meridiana e Volare darà un valore aggiunto o, invece, inciderà su una situazione su cui si deve fare chiarezza?

Allo stesso modo, sottolineo la necessità di un intervento strategico sul sistema Italia. Per quanto riguarda gli aiuti di Stato, ritengo che il Paese Italia non possa fare a meno di una compagnia aerea.

PRESIDENTE. Come lei sa, questa è anche una mia ferma convinzione.

PEDRINI (*Aut*). Non c'è capacità di sviluppo per l'economia. Non abbiamo un sistema dei treni che funziona. Qui i treni non funzionano, ma anche se funzionassero sarebbe difficile il TGV sulla linea Milano-Palermo.

Richiamo all'attenzione di tutti l'intervista pubblicata ieri su «Il Sole-24 ore» rilasciata dal Ministro dell'economia francese nella quale spiega che intervengono sui loro *asset* strategici perché sono essenziali allo sviluppo del Paese e che la Comunità europea non può porre limiti rispetto alla capacità di uno Stato di organizzarsi: un conto è la violazione dei limiti della concorrenza ed un altro è la capacità di un Paese. Pertanto, non si deve più avere questo timore reverenziale verso un concetto storico che nella pratica molte volte picchia i deboli e fa salvi i potenti.

Rispetto a tale situazione, non si può non considerare il problema (riportato anche oggi sui giornali) rappresentato dall'attuale Ministro dell'economia e delle finanze che dovrebbe, per cortesia, dimostrare apertura rispetto a quanto sta avvenendo nel mondo. Non si può non nutrire riserve rispetto all'affermazione che, se si interviene sul sistema abbattendo i costi per volare in Italia, si rischia di fare un piacere ad altre compagnie. La tutela è del cittadino in quanto tale e non c'entra il problema di sapere a chi si fa concorrenza. Altrimenti, da una parte si va verso l'Europa, ma dall'altra parte si svolge un'azione protezionistica. Allora, i requisiti di si-

stema non devono essere a favore dell'Alitalia o di una compagnia, ma a favore del cittadino italiano. Certo, sarebbe meglio che vi fosse coincidenza tra questi requisiti. Inoltre vorrei capire il motivo per cui in Gran Bretagna l'IVA è a zero, in altri Paesi è del 4 o del 9 per cento e in Italia vi è il regime pieno. Sottolineo questo aspetto solo a titolo di esempio.

Infine, i problemi rappresentati dalle privatizzazioni e dalla non funzionalità degli aeroporti italiani sono la causa di disagi e di costi incredibili per chiunque voglia volare sui cieli italiani; tutto ciò ha conseguenze negative sulla mobilità dei cittadini.

Signor Presidente, le rinnovo la richiesta di affrontare la questione relativa all'istituzione di una Commissione d'inchiesta sul trasporto aereo negli ultimi dieci anni; l'intento non è quello di fare polemiche o di recriminare con qualcuno, ma solo quello di individuare una soluzione.

PRESIDENTE. Nel merito posso anche convenire, ma lei sa che noi non possiamo decidere l'istituzione di una Commissione di inchiesta.

Ritengo che molte osservazioni da lei svolte siano interessanti. Mi sono, però, permesso di invitarla a concludere il suo intervento perché purtroppo abbiamo pochissimo tempo a disposizione. Tra breve, infatti, inizieranno i lavori dell'Assemblea.

PEDRINI (*Aut*). Questo è il limite delle nostre indagini conoscitive: le svolgiamo «a mozzichi e bocconi».

PRESIDENTE. Purtroppo è così.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, poiché mancano pochi minuti all'inizio dei lavori dell'Assemblea, propongo che questa audizione venga rinviata.

PRESIDENTE. Io non ho alcun problema a rinviare l'audizione delle rappresentanze sindacali a martedì prossimo, anche perché mi sembra decisivo quanto avverrà quest'oggi ai fini di una valutazione della situazione.

PEDRINI (*Aut*). Oggi è previsto il consiglio di amministrazione dell'Alitalia. Da quanto è dato sapere, si convocherà un'assemblea straordinaria per richiamare la drammaticità della situazione. Il nostro compito è proteggere le famiglie.

SCARABOSIO (*FI*). E prendere provvedimenti di legge. Esiste una legge che prevede che in alcuni casi i libri contabili siano consegnati al tribunale.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ma non siamo a questo punto. Dove ha letto cose del genere?

PRESIDENTE. Colleghi, vorrei ricondurre la discussione alla razionalità che ci deve appartenere.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, non dobbiamo alimentare la confusione.

PRESIDENTE. Tutti conosciamo il senatore Scarabosio, la sua buona fede e la trasparenza delle sue espressioni.

In questa sede i sindacati hanno espresso la loro opinione in merito ad una proposta che trovo molto interessante. Da questa Commissione deve emergere una risposta a quanto chiesto dal senatore Pedrini: il Paese, e il Parlamento anzitutto, è in grado di difendere un *asset* importante come questo? In caso di risposta positiva, si va a Bruxelles e si dice che vogliamo, più dei francesi, come i francesi, che la compagnia di bandiera non porti i libri in tribunale. Poi vedremo come declinare il resto, con fiscalisti, commercialisti e professionisti che studieranno le carte e indicheranno il percorso. Ma noi facciamo politica.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Quel che dice è giusto.

PRESIDENTE. I sindacati chiedono che il Parlamento, con un po' più di dignità di quanta già non ne abbia, faccia pressione sul Governo affinché, in modo serio e decisivo, maturi una posizione e la difenda in tutte le sedi; questa mi sembra una cosa seria.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Potremmo trasformare questa nostra convinzione in un atto formale della Commissione, sottoscritto da tutti i commissari.

PRESIDENTE. Se tutta la Commissione concorda, aggiorniamo l'incontro con i sindacati, che avranno il conforto di conoscere il nostro orientamento. Diverso è se invece ritenessimo che sarebbe meglio lasciare andare tutto alla deriva, per cui saranno i tribunali a pronunciarsi, ma ciò non avrebbe niente a che fare con la politica: sarebbe solo la presa d'atto della nostra incapacità di risolvere un problema complesso.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, preferisco che si aggiorni la seduta. Vorrei che la sua posizione fosse la conclusione operativa della Commissione e si trasformasse in un nostro atto formale. Così si potrà andare avanti fino alla prossima settimana, quando ascolteremo di nuovo le organizzazioni sindacali e vedremo cosa è successo all'interno del consiglio d'amministrazione.

PEDRAZZINI (*LP*). Signor Presidente, vorrei sostenere la posizione del senatore Pedrini. Non abbiamo i poteri per istituire una Commissione di inchiesta, ma abbiamo certamente quelli per varare un'indagine cono-

scitiva sul trasporto aereo negli ultimi dieci anni. Ritengo che sarebbe estremamente opportuno.

PRESIDENTE. Questa è un'altra questione molto importante.

PEDRAZZINI (*LP*). Il discorso va affrontato però nel complesso, perché è tutto il sistema che va rivisto. Non possiamo salvare una sola parte se le altre non funzionano.

GENOVESI. Signor Presidente, siamo sicuramente disponibili all'aggiornamento. Da quanto emerso oggi però credo sia importante che un atto formale arrivi al Governo.

PRESIDENTE. Dobbiamo tenere presente sia l'aspetto politico sia l'aspetto formale. Nel rispetto del Regolamento, presenteremo un atto della Commissione. Comunque il messaggio è chiaro: la Commissione ritiene che il Governo debba muoversi per difendere fino in fondo la compagnia di bandiera.

CHIRILLI (*FI*). Sono perfettamente d'accordo.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti delle organizzazioni sindacali qui presenti e dichiaro chiusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,30.