

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

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

23° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 11 MAGGIO 2004

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

## I N D I C E

**Seguito dell'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, 8, 10 e <i>passim</i>	* MERLINO . . . . .	Pag. 7
BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	8, 9, 10	MORETTI . . . . .	6, 16
MONTINO (DS-U) . . . . .	13	* SCOTTI . . . . .	4, 9, 11 e <i>passim</i>
VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	11		
* ZANDA (Mar-DL-U) . . . . .	14		

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 Popolare-Udeur: Misto-AP-Udeur.*

*Intervengono la segretaria confederale Nicoletta Rocchi e il segretario nazionale della Filt Cgil Roberto Scotti per la Confederazione Generale Italiana del Lavoro (CGIL), la segretaria confederale Donatella Vercesi, il segretario nazionale della UIL Trasporti Guido Moretti e il coordinatore dei lavoratori dell'assistenza al volo Gianni Vastarella per l'Unione Italiana del Lavoro (UIL), i componenti della segreteria nazionale trasporto aereo Tommaso Merlino e Maurizio De Martino per l'Unione Generale del Lavoro (UGL).*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,55.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

**Seguito dell'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 6 maggio 2004.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi previsto il seguito dell'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 signora Rocchi e il signor Scotti, in rappresentanza della UIL, la signora Vercesi, il signor Moretti e il signor Vastarella, in rappresentanza della UGL, il signor Merlino e il signor De Martino, che ringraziamo.

Questa audizione è stata iniziata dalla nostra Commissione la settimana scorsa e ovviamente allora nessuno poteva essere a conoscenza di quanto sarebbe accaduto successivamente e delle decisioni che il Governo avrebbe assunto. Non desidero entrare nel merito di tali scelte. Mi limito solo a ricordare che questa mattina ho rilasciato una dichiarazione che solo in parte è stata raccolta dal giornale «La Repubblica», anche se è

bene precisare che si faceva riferimento più alla questione delle ferrovie che non all'Alitalia.

Si prende atto della nomina del nuovo presidente e amministratore delegato dell'Alitalia e dell'adozione – secondo quanto risulta dai giornali – di una proposta relativa ad un piano industriale, rispetto alla quale non si dispone in ogni caso di alcun documento specifico. Tra l'altro, considerato che finora il Governo non è intervenuto in questa sede per confermare l'orientamento adottato o per chiarire quale potesse essere il piano industriale da affidare all'ingegner Cimoli per il risanamento ed il rilancio dell'Alitalia, risulta difficile per la Commissione esprimersi al riguardo.

Cedo quindi la parola ai nostri ospiti per una breve esposizione introduttiva.

*SCOTTI.* Sono Roberto Scotti, segretario nazionale della Filt CGIL. Comunico sin d'ora che al termine dell'audizione sono disponibile a consegnare agli atti della Commissione una copia del testo dell'accordo, proprio per dare risposta alle ultime osservazioni del Presidente, il quale ricordava che tutte le notizie sono state desunte dai giornali. Inoltre, se lo si ritiene opportuno, posso consegnare anche un nostro breve commento scritto volto a descrivere meglio la situazione.

Non ero presente all'audizione della settimana scorsa, però in considerazione di quanto mi è stato riferito, ritengo di poter dire che è assolutamente vero quanto è stato detto, cioè che nell'arco di poche ore lo scenario è mutato e si è pervenuti ad una sorta di intesa, che in ogni caso rappresenta una cornice e non certo la soluzione dei problemi dell'Alitalia. È bene che questo passaggio risulti da subito chiaro per evitare enfasi esagerate o significati sproporzionati: si tratta di una cornice che permette di dividere in due momenti il tempo nel quale va affrontata questa vicenda.

L'elemento che al momento dell'audizione presso questa Commissione risultava più preoccupante era l'annunciato consiglio di amministrazione previsto per il pomeriggio di giovedì nel corso del quale, a detta di tutti, si sarebbe dovuta sancire l'insolvenza dell'azienda. Di fronte ad una notizia così clamorosa e di quella portata presumibilmente nessun commissario avrebbe assunto la conduzione dell'Alitalia predisponendosi a realizzare un progetto industriale di crescita o di sviluppo. Mi sembra che ciò sia abbastanza intuibile. L'affidamento ad un eventuale commissario si sarebbe tradotto in operazioni diverse dall'elaborazione di progetti futuri di crescita. Il primo punto da affrontare nell'accordo era riferito alla necessità di superare la fase di emergenza.

Nel verbale di accordo il Governo ha messo al primo punto tale questione, pur non specificando gli strumenti attraverso i quali avrebbe risolto il problema dell'emergenza e dell'insolvenza dell'azienda. Il Governo si è limitato a parlare di soluzioni che non pregiudicassero ma garantissero la continuità aziendale e l'approvazione del bilancio 2003; nonostante le domande specifiche, il Governo non ha precisato quali fossero gli strumenti a disposizione, ma per noi è stata comunque sufficiente la sottoscrizione dei punti richiamati.

La seconda fase dovrebbe essere invece destinata alla definizione di un impianto comprendente un intervento sul capitale, che può avvenire da un lato attraverso il mercato, dall'altro attraverso interventi del pubblico o riconducibili al pubblico, e un nuovo vertice. Queste due condizioni dovrebbero consentire di elaborare un progetto di sviluppo, di uscire dalla fase del risanamento e di avviarsi verso una crescita futura del gruppo. In sintesi è questo il contenuto dell'accordo di quel giovedì pomeriggio.

È un accordo che in ogni caso rinvia la soluzione di un problema drammatico, considerato che negli ultimi sei mesi da nessun sindacato è stato mai confutato il dato che l'azienda perde 50.000 euro l'ora. È un assunto comune che la produzione abbia un andamento di un certo tipo e che questo sia il primo dei problemi da affrontare.

Credo che sia il caso di sottolineare nuovamente quale dovrebbe essere la strategia da adottare per affrontare la situazione, una strategia che abbia come obiettivo finale l'ingresso di Alitalia in un'alleanza internazionale, ovviamente non a condizioni ancillari. A questo scopo è nostra convinzione recuperare una dote che Alitalia ha perso, quella del mercato domestico. In cinque anni Alitalia è scesa da uno *share* del 75 per cento al 47 per cento. È nostra convinzione che soltanto attraverso un sistema di alleanze capace di riconquistare un ruolo dominante, come accade per tutte le compagnie di riferimento, sia possibile negoziare al meglio la stipula di qualsiasi alleanza.

Il terzo obiettivo è predisporre un piano di crescita che ripositioni Alitalia sul mercato intercontinentale, internazionale e nazionale, nella consapevolezza che per arrivare a questo risultato è necessario anche sciogliere alcuni nodi ben conosciuti. Mi riferisco alle criticità dell'intero comparto aereo e alla necessità di disporre di un piano degli aeroporti. Oggi gli aeroporti sono 106: si tratta quindi di un sistema frantumato, che non agisce in rete, non fa sistema, poiché ciascuno agisce in una logica di concorrenza con l'altro. Ciò impedisce al nostro Paese di disporre di un sistema concorrenziale rispetto a quelli esistenti in altri Paesi e determina squilibri vistosi nel settore. Occorre dunque riprendere una serie di ragionamenti che non possono essere accantonati soltanto perché si è individuato un percorso volto a risolvere le problematiche dell'Alitalia. Se non si agisce in quest'ottica è nostra convinzione che di qui a qualche mese si dovrà nuovamente affrontare una crisi della compagnia.

La soluzione elaborata, attraverso le modalità societarie prospettate o l'individuazione di soluzioni industriali dedicate a ciascuna attività operativa, dovrebbe consentire la definizione di un assetto della compagnia atto a valorizzare le attività complementari, senza ridurre l'ambito operativo di Alitalia al solo trasporto passeggeri. Esprimo questa considerazione perché, in sede di trattativa, si è convenuto di immaginare un modello analogo a quello delle altre compagnie di riferimento europee (Lufthansa, Air France, Iberia e KLM), che hanno optato per l'internalizzazione delle attività escludendo il ricorso all'*outsourcing*, poiché la maggior parte di esse è in grado di generare redditività interessanti.

Da questo punto di vista mi preme richiamare un esempio a mio giudizio significativo. Nel gruppo Lufthansa vi è una società che si occupa di manutenzioni, impegna 10.000 lavoratori, ha un fatturato di 9.000 miliardi di vecchie lire e una redditività del 6,3 per cento. Di contro, la redditività del gruppo nel settore del trasporto aereo è del 4,6 per cento. In altri termini, se la compagnia si dedicasse alle attività manutentive potrebbe ricavare maggiori profitti di quanti riesce a conseguirne trasportando passeggeri. Questo esempio provocatorio serve a dimostrare come alcune miopie che hanno caratterizzato l'operato di Alitalia dell'ultimo periodo abbiano portato non solo al ridimensionamento dell'azienda ma anche a compiere scelte sbagliate sotto il profilo della potenzialità futura dell'azienda stessa. Sono questi i ragionamenti affrontati con il Governo che hanno prodotto il risultato a tutti oggi noto.

In particolare, due sono stati gli elementi che hanno consentito ai sindacati, che hanno avanzato unitariamente le proposte, di modificare il quadro della situazione. Va rilevata innanzi tutto la disponibilità, dichiarata dalle organizzazioni sindacali nella serata di martedì scorso, a procedere a risparmi sul costo del lavoro per complessivi 200 milioni di euro, sia pure sottolineando che il problema della compagnia non è certamente da rinvenire nel costo del lavoro. Qualora ve ne fosse necessità, saremmo in grado di dimostrare l'attendibilità di queste nostre affermazioni.

Il secondo elemento che ha sbloccato la situazione è individuabile nella proposta che tutte le organizzazioni sindacali hanno unitariamente avanzato e che si basa, per l'appunto, sull'apertura all'afflusso di capitali privati e su un modello industriale diversamente articolato rispetto a quello a noi noto. Il confronto sviluppatosi in questi ultimi giorni, grazie alle proposte e alla disponibilità dimostrata dai sindacati, ha aperto un dibattito all'interno del Governo che ha prodotto un cambiamento di atteggiamento. Ci soffermeremo sugli altri aspetti alle luce delle sollecitazioni che ci saranno rivolte.

*MORETTI.* Condivido totalmente l'analisi dei contenuti dell'accordo formulata dal collega Scotti. Vorrei però soffermarmi su due punti a mio giudizio più inerenti all'audizione di oggi, essendo consegnati all'ambito della politica più che a quello delle parti sindacali e aziendali. Come accennava il collega Scotti, nell'accordo si fa riferimento sia alla trasformazione societaria di Alitalia sia ai cosiddetti requisiti di sistema, la cui definizione sarà rimandata a una fase successiva del confronto con il Governo.

Per quanto riguarda il primo punto, è utile ricordare che esiste ancora un vincolo rispetto alla privatizzazione di Alitalia e che è all'analisi del Parlamento un progetto in tal senso. L'accordo siglato con il Governo apre al processo di privatizzazione, ma come parti sociali ci corre l'obbligo di evidenziare le nostre forti preoccupazioni per il futuro di Alitalia rispetto a una privatizzazione sulla quale non siamo pregiudizialmente contrari. Tuttavia, proprio per il valore intrinseco e la strategicità della compagnia nell'economia complessiva del Paese, riteniamo assolutamente

opportuno che un futuro processo di ricapitalizzazione e quindi di allargamento al mercato privato registri una forte presenza dello Stato e preveda un dispositivo di controllo sull'azienda.

Come rilevava il collega che mi ha preceduto, anche noi siamo convinti che il percorso di privatizzazione debba essere finalizzato all'alleanza. Non possiamo consegnare al futuro *management* un processo di alleanza che non sia coerente con gli impegni sottoscritti con riferimento al ruolo e al futuro sviluppo di Alitalia. Abbiamo contestato il piano di Mengozzi e quello di Zanichelli, proprio perché non contenevano quelle prospettive di sviluppo aziendale invece ribadite nell'accordo sottoscritto a Palazzo Chigi. Quanto al processo di apertura al privato e di futura alleanza o integrazione nell'ambito di Sky Team con Air France e KLM, deve essere sottolineato e verificato in ogni punto della trattativa il ruolo che Alitalia dovrà svolgere nell'ambito dell'alleanza.

Un altro elemento consegnato alla politica è quello dei requisiti di sistema che rappresentano sicuramente un problema importante per la compagnia. È nostra convinzione che, in mancanza di condizioni di pari equilibrio rispetto ai concorrenti stranieri, Alitalia non abbia futuro. Rispetto al sistema aeroportuale è urgente e indifferibile, ad esempio, un indirizzo politico del Governo; e non mi riferisco solo ai due *hub* e all'aeroporto di Linate ma al sistema aeroportuale italiano nel suo complesso.

Per regolamentare il sistema del trasporto aereo alla luce dei cambiamenti in atto, reputiamo estremamente importante che la riforma dell'aviazione civile possa approdare al più presto in una legge organica che regoli un settore che, non solo per l'Alitalia ma per l'intero comparto del trasporto aereo italiano, ha sicuramente bisogno di maggiori regole e certezze, di minori conflitti di competenze, di un indirizzo politico diverso e più cogente di quanto ora non avvenga.

*MERLINO.* È inutile sottolineare che quanto precedentemente affermato sia patrimonio comune di tutte le organizzazioni sindacali. Il percorso è ancora faticoso e lungo ma si sta comunque cercando di trovare un abbrivio verso una migliore risoluzione del problema. Tuttavia, la chiosa del collega Moretti va nella direzione da noi auspicata. Le organizzazioni sindacali da un lato e il Governo dall'altro, ancorché con i suoi impegni e le sue distrazioni, hanno dato una risposta significativa al settore del trasporto aereo. La politica con i suoi tempi, che comprendiamo necessari per gli approfondimenti e la risoluzione delle problematiche, ha necessità di essere coinvolta, di fornire il suo contributo. Il sindacato si è reso disponibile contribuendo nella ricerca di una soluzione.

La compagnia Alitalia fa parte di un settore aggredito da una crisi congiunturale; noi auspichiamo che la soluzione prescelta possa aiutarci nel trovare una giusta collocazione, una strategia che impedisca la fuoriuscita (già annunciata in alcune autorevoli trasmissioni televisive) del sistema Italia dall'importante *asset* del trasporto aereo, che noi riteniamo focale per la nostra nazione.

Siamo lieti che sia l'istituzione del cosiddetto «cielo unico europeo», sia le varie direttive emanate per l'unificazione e la standardizzazione dei sistemi, tendano ad un'omogeneizzazione che considera la presenza dell'Alitalia. Però alcuni episodi – cito per esempio gli accordi CEATS (*Central European Air Traffic Services*) e l'arretramento rispetto alla problematica dello sviluppo del sistema Galileo – fanno registrare una posizione dell'Italia leggermente arretrata e quindi lasciano presagire una mancanza di attenzione che noi, in quanto rappresentanti dei sindacati Alitalia, vorremmo invece rafforzare.

Siamo pronti a dare il nostro contributo; la politica deve, però, accelerare i tempi in questo senso. Ha avuto tempo per meditare, per approfondire tematiche sulla riforma dell'aviazione civile; oggi è significativo che dia una risposta per contribuire al rilancio di questo settore che è strategico non solo per noi ma sicuramente anche per tutto il Paese.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per le chiare esposizioni.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Innanzi tutto, voglio ringraziare la pazienza dei nostri interlocutori sindacali che accolgono ripetutamente i nostri inviti e che a volte, come oggi, ci portano buone notizie.

Senza polemica di nessun genere, mi sconcerda un po' che alcuni documenti inerenti la trattativa vengano portati alla conoscenza della Commissione dai nostri ospiti; così come mi sconcerda il fatto che oggi, forse perché vi è un senso di superato pericolo, la Commissione non sia al pieno delle sue forze come mi sarei aspettato dopo le tensioni della settimana scorsa.

A proposito di scampato pericolo, voglio sottolineare che concordo con quanto è stato detto: effettivamente si è compiuto un passo importante, si è definita una cornice ma ora è necessario riempirla quella cornice con un quadro: questo è quanto resta da fare.

Ricordo che nella discussione di giovedì scorso alcuni degli intervenuti hanno sostenuto a spada tratta che Alitalia era una società decotta (consentitemi di usare questo termine), che si doveva agire radicalmente per salvaguardare il contribuente italiano, che il consiglio di amministrazione – che si sarebbe dovuto tenere di lì a qualche ora – non poteva fare altro che rispondere degli obblighi di legge, cioè portare i libri in tribunale e dichiarare l'insolvenza della società. Nel contempo alcuni coraggiosi sostenevano che non era così perché Alitalia possiede tutte le condizioni per andare avanti, perché il Paese ha bisogno di questo tipo di industria, senza la quale si compie un passo indietro, perché non è vero che sia indifferente volare sotto bandiere straniere o volare sotto le bandiere italiane (questo vale per il Paese, non per i cittadini). Oggi mi sembra si possa affermare – e voglio sottolinearlo – che questa seconda tesi, minoritaria nella discussione, con l'accordo ha compiuto un passo avanti. L'accordo non è una gran cosa sotto il profilo dei contenuti però afferma che non è vero che Alitalia è una società da cui uscire, che deve essere abbandonata a sé stessa e liquidata il più in fretta possibile ma anzi è un *asset*



importante, un ramo industriale di cui non possiamo fare a meno. Ci si prospetta quindi l'idea di rendere questa compagnia produttiva per i lavoratori, per le tecnologie del Paese, per l'intera situazione economica.

Vorrei ora sottolineare un'ulteriore elemento da sottoporre all'attenzione della Commissione e del sindacato. Una delle varie analisi della compagnia svolte dai tanti dottori che si sono susseguiti al capezzale di Alitalia mi ha colpito, in particolare, per la freddezza con la quale si analizzavano i dati. Si esaminava la situazione dei vari segmenti del conto economico di Alitalia partendo dal suo fatturato, mettendolo a confronto con quello di altre compagnie (Air France, KLM, Iberia) per verificare in quale punto dei comparti di cui si compone il bilancio di Alitalia esistesse lo squilibrio. Questo studioso – se non ricordo male, si tratta di un economista inglese, peraltro non pagato – faceva notare che rispetto al fatturato il costo del lavoro di Alitalia, in percentuale, è sostanzialmente lo stesso di Air France (anzi, per la verità, leggermente migliore) e che gli ordini di grandezza sono pressoché gli stessi di Iberia e KLM. Sotto questo profilo – diceva – si può raschiare poco il fondo del barile. Passava, poi, all'analisi dei passeggeri trasportati per persona e anche in quel caso faceva notare che in proporzione al fatturato il numero di passeggeri trasportati per addetto in tutte queste compagnie è assai simile. Insomma, tutti i parametri dell'Alitalia sono allineati con quelli delle altre compagnie europee, tranne i costi generali per i quali si ha un rapporto tre volte superiore. I costi generali di Alitalia ammontano – secondo questa analisi – a circa il 27 per cento del fatturato mentre per le altre compagnie si attestano intorno al nove, dieci per cento. Per quanto riguarda poi la disaggregazione dei costi generali, faceva notare, ad esempio, che i costi relativi alle manutenzioni sono notevolmente migliori rispetto alle altre compagnie, alcune delle quali addirittura non effettuano questo servizio. Ciò corrisponde alla tesi appena esposta dal signor Scotti, secondo cui alcune compagnie hanno molto puntato sulla manutenzione, mentre altre se ne sono disinteressate: Alitalia possiede una grande fabbrica, non so esattamente a quanto ammontino gli addetti...

*SCOTTI.* Sono oltre 4.000.

*BRUTTI Paolo (DS-U).* Appunto: parliamo di 4.000 tecnici che riparano i motori degli aerei e che possiedono la capacità necessaria per esercitare questa professione; notate bene, non si tratta di riparare motori di automobili.

*SCOTTI.* E lo fanno a un costo più basso rispetto alla Lufthansa.

*BRUTTI Paolo (DS-U).* Infatti la Lufthansa per questo motivo ha stipulato con Alitalia un accordo.

Così facendo si restringe molto il campo, si individua il settore malato in cui bisogna intervenire. Se si ha il coraggio di effettuare l'intervento laddove c'è la malattia, ossia sui costi generali, e vi è inoltre la di-

sponsibilità del sindacato (e questo è un fatto davvero straordinario) ad intervenire ulteriormente sul costo del lavoro, giungendo ad una razionalizzazione societaria che trasformi alcuni *asset* da costi a generatori di attività, Alitalia nel giro di poco tempo potrebbe diventare una delle più aggressive compagnie aeree d'Europa. Se, infatti, riuscissimo a venire a capo del problema dei costi generali, dato che su tutti gli altri parametri siamo in pari con le altre compagnie e poiché insistiamo per intervenire e migliorare il rapporto costo del lavoro e il rapporto di fatturato per addetto, è chiaro che la compagnia Alitalia diventerebbe estremamente aggressiva; la prospettiva, cioè, cambierebbe completamente. Io vorrei si andasse proprio in questa direzione.

Infine, due ultime considerazioni. Si dice che è necessario realizzare un intervento di sistema. Signor Presidente, l'intervento di sistema si può anche fare *ex novo*, però in una condizione normale avrebbe dovuto essere inquadrato nell'ambito di una legge di riforma, che attualmente risulta invece insabbiata. Sarebbe opportuno che al termine di questa audizione il Presidente della Commissione potesse dare qualche indicazione rispetto ad una possibile velocizzazione dell'*iter* del disegno di legge di riforma del settore trasporto aereo fermo alla Camera ormai da tre anni. A prescindere dalla complessità della prassi parlamentare, è importante che il Senato si attivi da questo punto di vista.

Un'altra considerazione è legata all'ipotesi di consentire l'ingresso di nuovi capitali. Rispetto alle tante voci che si rincorrono al riguardo, una in particolare mi sembra interessante. Proprio in considerazione del fatto che si rende necessaria una ricapitalizzazione che possa almeno in parte portare ad un risanamento del debito in essere, si potrebbe considerare l'ipotesi di coinvolgere Fintecna, una società che dispone di capitali in grande quantità. Qualcuno obietta che non è una società pubblica.

PRESIDENTE. È già presente con riferimento al progetto relativo alla realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). In quel progetto Fintecna è presente con un decimo del suo capitale. Considerato che il suo capitale ammonta a più di 8.000 miliardi, ne ha messo a disposizione soltanto una frazione. L'intervento di Fintecna in quel caso viene considerato a carattere privatistico. Secondo quanto previsto dal *project financing* relativo alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, l'intervento è fatto a condizioni di mercato grazie ai finanziamenti dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato e di Fintecna.

Se in quel caso l'operazione è risultata possibile perché nel caso dell'Alitalia invece non dovrebbe esserlo? Tra l'altro, si resterebbe nell'ambito di società a partecipazione statale con una certa esperienza in iniziative del genere.

Sulla base degli elementi di cui dispone la Commissione è possibile fare un ulteriore passo avanti. Tenendo anche conto di alcuni dei concetti che sembrano emergere dalla discussione odierna credo che la Commis-

sione abbia la possibilità di attivarsi con degli atti specifici, volti anche a dare una risposta positiva ai quesiti posti dal sindacato.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Mi limito a rivolgere soltanto una domanda al signor Scotti prendendo spunto da un inciso del suo ragionamento. Si entrerà nel merito delle questioni nel momento in cui la Commissione esaminerà la proposta di piano industriale. Negli ultimi mesi però sia i giornali che i vari osservatori hanno rivolto la loro attenzione a un tema particolare: l'Alitalia è in crisi, la dimensione della crisi è quella che è già stata enunciata, l'intervento fondamentale è sul costo del lavoro ma non si può intervenire per l'opposizione dei sindacati. Da qui l'*impasse* che dura da anni; per questo i piani proposti dai vari presidenti e amministratori delegati sono stati tutti affossati e con loro anche gli amministratori delegati. Da ultimo Zanichelli, tanto per citare un nome, che è rimasto in carica soltanto per lo spazio di un mattino.

Tutti i giornali italiani, sia pure in maniera indiretta e in forma non esplicita o chiara, avanzavano un ragionamento di questo tipo. È vero che i giornali non rappresentano il vangelo ma certamente l'opinione pubblica si forma in questo modo; ebbene, i giornali hanno sottolineato che tutte le altre compagnie europee, entrate in crisi per ben note ragioni – dall'irrompere sul mercato delle società a basso costo, fino alle crisi internazionali in atto – hanno affrontato la difficile situazione attraverso un intervento massiccio sul costo del lavoro, sia diminuendo il numero degli addetti, sia aumentando la produttività. Questa è la cornice del ragionamento.

Mi ha quindi colpito molto un passaggio del ragionamento del signor Scotti, secondo il quale il vero problema dell'Alitalia non è rappresentato dal lavoro. Vorrei chiedere un chiarimento su questa affermazione, anche perché in un altro passaggio della sua esposizione mi è parso che si desse un'indicazione che per un aspetto condivido ma che per altro verso contrasta con la suddetta affermazione. Mi riferisco al passaggio in cui egli sostiene che la trattativa si sblocca e la crisi si avvia a soluzione nel momento in cui i sindacati presentano un documento nel quale annunciano la disponibilità ad operare sulla produttività del lavoro sino al punto da far risparmiare alla società 200 milioni l'anno. È un aspetto importante del costo del lavoro sul quale non posso che concordare: questa disponibilità del sindacato ha aperto uno scenario nuovo ed importante grazie al quale è stato possibile giungere all'accordo. Le chiedo dunque di esplicitare meglio il concetto secondo cui il problema del lavoro non è fondamentale per Alitalia.

SCOTTI. In premessa ci tengo a sottolineare che l'orientamento manifestato da questa Commissione è stato riportato nell'ambito del confronto con il Governo, nella fase finale della trattativa. La posizione della Commissione è stata riassunta dalle agenzie di stampa e noi abbiamo riportato le vostre dichiarazioni. Siamo infatti convinti che il rapporto che si instaura in questa sede tra il Parlamento e i lavoratori da noi rappresentati non possa che essere molto proficuo e portare a risultati di rilievo.

C'è la convinzione che il trasporto aereo sia un settore strategico per il Paese, come risulta evidente da alcuni dati secondo i quali nel 2003 in Italia si è determinato un incremento di traffico del 10,3 per cento. Questa ricchezza è andata a vantaggio di tutti meno che all'impresa italiana. È un problema tipico del nostro Paese.

Il secondo dato è relativo al mercato che ci si prospetta potenzialmente. Gli italiani utilizzano il mezzo aereo molto meno di quanto non si faccia in Europa; non cito l'America che è per noi una realtà extraterrestre. Mi limito perciò ad una comparazione europea. Richiamare i requisiti di sistema e risolvere le criticità serve a far sì che nel nostro Paese il settore aereo cresca perché acceleratore dell'economia e infrastruttura insostituibile.

Veniamo all'Alitalia. Non abbiamo voluto dare alibi a nessuno quando sembrava fosse scattata la ricerca degli «assassini» della compagnia. Quando abbiamo compreso il gioco abbiamo messo sul tavolo la nostra disponibilità a procedere a 199 milioni di euro di risparmio sul costo del lavoro. Ribadisco però che non è questo il vero problema dell'azienda per le ragioni seguenti: il costo del lavoro in Alitalia incide sul fatturato per il 24,5 per cento, in Air France per oltre il 30 per cento, in KLM per oltre il 27 per cento. Potrei proseguire nell'enunciazione di dati che conosco a memoria.

Peraltro, nel 1998 – quindi non cinquant'anni fa – in Alitalia il costo del lavoro incideva soltanto del 19 per cento per la banale ragione che fino a qualche anno fa il fatturato della compagnia era superiore del 20 per cento rispetto ad oggi, anche se il traffico ha comunque registrato una crescita. Perché si è verificato tutto questo e si è conseguentemente squilibrato un valore? Purtroppo, nell'ultimo biennio sono state compiute scelte sbagliate di una gravità straordinaria sulle quali non vi annoio essendo ormai storia; valutiamo invece la geografia, l'economia.

A nostro avviso, quest'azienda dovrebbe spostare la propria attenzione ossessiva sui proventi e sui ricavi e non sul costo del lavoro. Il vero buco nero di Alitalia è che non sa ottenere ricavi dalle attività che sviluppa a causa di politiche commerciali, tariffarie e di intermediazione sbagliate. Per chiarire il parametro di riferimento, anche in questo caso è utile richiamare alcuni dati relativi ai costi extralavoro. Le spese di vendita incidono per il 15 per cento sul totale dei costi sostenuti da Alitalia contro il 5 per cento di Lufthansa. Quanto margine di recupero esiste rispetto ad un dato di questo tipo, che ammonta quasi all'intero costo del lavoro? Alitalia spende per il carburante tra il 20 e il 30 per cento di più delle altre compagnie. Ci sarà pure un margine per intervenire su una materia che non riguarda le matite o le gomme da cancellare ma il carburante, che rappresenta il costo per definizione di un vettore? Questo è il punto dal quale si dovrebbe partire.

Ribadisco la nostra disponibilità a parlare di produttività e di efficientamento: abbiamo persino accettato di affrontare l'argomento degli esuberanti, posto che qualcuno indichi il sistema atto a gestirli in maniera non

traumatica; peraltro, se si trasformassero in licenziamenti non ne sottoscriveremmo nemmeno uno.

Qualcuno è in grado di quantificare in euro il valore di un accordo e, di contro, il costo di un conflitto con il sindacato per un'azienda di questo genere? Faccio queste affermazioni in questa sede affinché le stesse giungano a chi elaborerà il successivo piano di risanamento dell'azienda. Non serve scegliere come *totem* cose che oggettivamente tali non sono. Gestire l'uscita di 1.000 persone da un'azienda di 20.000 dipendenti non rappresenta un problema in nessuna parte d'Italia, in questo caso si è trasformato invece in uno scontro tra titani. In nessun'altra parte del Paese è difficile gestire un alleggerimento di costi della dimensione indicata; basterebbe bloccare il *turn-over* nell'arco di piano per raggiungere tale obiettivo.

Spero di aver risposto in maniera articolata alla domanda che mi è stata rivolta.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere un particolare. La domanda del senatore Brutti e la risposta del signor Scotti della CGIL mi hanno spinto ad effettuare una verifica. In effetti, anche la società di consulenza Roland Berger, che ha predisposto il primo piano industriale, poi ritirato dal Governo, nell'analisi delle criticità del sistema evidenzia una serie di elementi che individua sinteticamente in tre aree di intervento: incremento dell'efficienza della catena del lavoro nel valore nel suo complesso; infrastrutture, quindi, aeroporti e ferrovie; posizionamento strategico. In altri termini, non ha mai dichiarato che il costo del lavoro costituiva una criticità sulla quale intervenire.

MONTINO (*DS-U*). Come è stato già evidenziato, si è in presenza di un nuovo scenario rispetto a quello descritto qualche giorno fa in quest'Aula sul quale si era aperto un dibattito molto teso e preoccupato. Tutto ciò è stato possibile grazie a vari contributi. La presa di posizione pubblica di questa Commissione, utilizzata anche dai sindacati al tavolo di negoziazione con il Governo e l'azione dei lavoratori hanno indubbiamente inciso sull'andamento della trattativa. La svolta è stata però determinata anche – passatemi il termine – dalla concretezza molto evidente che ha caratterizzato la condotta delle organizzazioni sindacali.

In sede di tavolo di negoziazione e ancora prima durante la discussione qui svolta, le organizzazioni sindacali hanno avanzato un'ipotesi di piano che non è certamente risolutiva, non essendo questo un compito del sindacato, ma che dimostra la disponibilità a sostenere uno sforzo per tagli consistenti di circa 200 milioni di euro, non solo sulle spese generali ma anche sulla parte riguardante la produttività. Se non sbaglio, infatti, una delle proposte aveva per oggetto la produttività dei piloti, vale a dire un numero maggiore di ore di lavoro da parte del personale di volo, proposta in netta controtendenza rispetto agli orientamenti delle altre compagnie europee.

Nel caso di determinate categorie si produce meno di quello che succede per altri tipi di servizi. Tuttavia, in presenza di una disponibilità del

genere, la stessa Alitalia ha avuto delle incertezze ed è stata messa di fronte a una responsabilità estremamente grave.

Oggi ho però l'impressione che si stia passando da un momento di grande disperazione alla firma di un accordo sulle linee generali – non poteva che essere così – che forse sta gettando troppa acqua sul fuoco. Non vorrei, cioè, che adesso, paghi dell'accordo raggiunto (mi riferisco non solo ai sindacati ma a tutti noi, a coloro che hanno contribuito al raggiungimento di una soluzione) non si tenesse conto del fatto che il processo è ancora molto delicato, lungo e complicato e molto ancora resta da fare. Come poc'anzi riferiva il senatore Brutti, abbiamo creato la cornice, ora bisogna disegnare il quadro; dobbiamo operare, cioè, tutta una serie di scelte approfondite da collocare all'interno della cornice di riferimento.

Ad un certo punto sembrava che la compagnia dovesse sdoppiarsi in due grandi tronconi: la parte dei servizi e quella del vettore. Essendo stata definita la parte relativa all'assetto societario, vorrei sapere se tale ipotesi è stata rinviata o se già esiste in merito un accordo con il sindacato. Anche su questo punto ritengo sia necessaria una profonda riflessione perché non vorrei si giungesse allo scorporo dell'attività di servizio (anche di servizi che potrebbe rivelarsi redditizi) e alla creazione di una *holding*, con una separazione, di fatto, totale del vettore dal resto dei servizi. Vorrei capire se l'accordo che avete sottoscritto o l'intesa di tipo verbale che avete definito coinvolge anche il problema dell'assetto societario cioè il sistema di governo dell'azienda.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Anch'io ringrazio i sindacati per la loro presenza; li ringrazio anche se venendo qui in Senato oggi non ritengo abbiano fatto niente di straordinario. Però la loro cortese presenza spicca perché vi è stata una assenza corposa, vistosa e lunghissima del Governo. Per questo motivo i senatori sin qui intervenuti, tutti senza eccezione, si sono profusi in ringraziamenti nei confronti del sindacato che si è comportato correttamente. Anch'io ringrazio, ma vorrei ribadire che questo ringraziamento è oggi importante soltanto perché il Governo, a differenza dei sindacati, è assente.

Avrei poi molto da dire sul futuro dell'Alitalia ma non credo che questa sia la sede idonea. Con il sindacato vi saranno ulteriori incontri, vi sarà l'incontro con il Governo e in quel momento potremo parlare dei nodi grossi cui si è accennato: la privatizzazione, la pubblicizzazione e l'assetto complessivo del trasporto aereo in Italia. Mi limito oggi a raccogliere sollecitazioni fatte dai colleghi e chiedo al sindacato, in questa sua funzione di supplenza all'attività governativa, se vuole e se può fornire al Parlamento una documentazione scritta sulle questioni trattate. Abbiamo iniziato a trattare il problema del costo del lavoro, il senatore Montino ora accennava al problema delle ore di lavoro dei piloti, abbiamo parlato del lavoro meccanico di manutenzione degli aerei; insomma vi è una varietà enorme di prestazioni lavorative rese dai lavoratori dell'Alitalia che debbono essere comparate almeno con il mercato europeo, cioè quello con il quale ci confrontiamo. Se potessimo avere dal sindacato un quadro

completo della situazione raffrontando, ad esempio, i costi, gli orari e altri parametri con quelli delle altre compagnie, ciò potrebbe esserci di molto aiuto. Mi sembra, infatti, non sia molto decoroso per il Parlamento (mi scuso, Presidente, per l'uso di questo termine) affrontare una discussione di questo genere senza disporre in modo analitico di tabelle comparative e descrittive. Mi è sembrato giusto, quindi, rivolgere questa richiesta al sindacato; se fosse stato presente, l'avrei chiesto al Governo.

Sono convinto che il costo del lavoro sia importante in tutte le aziende del mondo, ovviamente lo è anche per Alitalia, anche se non credo che la soluzione dei problemi Alitalia passi soltanto attraverso il suo contenimento. Esiste un problema di costo del lavoro che va tenuto presente ed è per questo motivo che vi ho chiesto di fornire dati più dettagliati, ma credo che la questione sia ben più vasta e profonda. Innanzi tutto, ritengo vi sia un problema gestionale le cui responsabilità, purtroppo (lo dico anche riferendomi ai Governi che hanno preceduto l'attuale, ma sottolineando che le responsabilità dell'attuale sono di dimensioni non paragonabili a quelle di nessuno dei Governi precedenti), derivano, per così dire, dal manico, cioè dalla incapacità prima di tutto dell'azionista di governare: un'azionista che cambia amministratore delegato dopo due mesi non può che mandare a picco l'azienda di cui è proprietario.

PRESIDENTE. Vorrei riallacciarmi alle ultime considerazioni del senatore Zanda anche riprendere quanto affermato dal signor Scotti che ringrazio. Egli nel suo secondo intervento ha ricordato che il sindacato, impegnato a difendere in questa trattativa l'integrità dell'azienda, si è avvalso anche delle nostre iniziative: infatti le nostre prese di posizione, come Commissione e come singoli parlamentari, sono state utili al sindacato per confrontarsi con il Governo.

Ha ragione il senatore Zanda quando afferma che abbiamo incontrato notevoli difficoltà: non avendo avuto l'onore e il piacere di ascoltare alcuni Ministri che pure avevamo convocato in questa Commissione (mi riferisco al Ministro azionista, cioè al ministro Tremonti), ci è mancata la possibilità di interloquire con il Governo per capire realmente quale era la strategia che intendeva portare avanti. Tuttavia, fa piacere registrare che tutto quanto è stato fatto da questa Commissione è risultato utile, almeno ai sindacati, per costruire una posizione più forte nel corso della trattativa e per riuscire a superare l'emergenza delle settimane scorse.

In questo senso mi permetto di chiedere ai colleghi di valutare meglio, in modo da poter decidere al termine dell'audizione, un aspetto che credo non sia stato approfondito a dovere nel dibattito odierno: mi riferisco all'impossibilità di fornire aiuti di Stato all'Alitalia a seguito dei veti espressi dalla Comunità europea. In questa prospettiva potrebbe essere utile per i lavori della Commissione convocare il ministro Buttiglione, responsabile dei rapporti con l'Europa, per conoscere una volta per tutte lo stato delle vicende in corso.

Personalmente ho scritto al Presidente del Senato una lettera ponendo particolare enfasi sull'articolo 59 del Regolamento del Senato, secondo cui

i rappresentanti del Governo, anche se non fanno parte del Senato, hanno il diritto e, se richiesti, l'obbligo di partecipare alle sedute dell'Assemblea e delle Commissioni. Assumo che quanto è accaduto finora sia stato frutto più di un'incomprensione che non di una specifica volontà politica del Governo e sono altresì convinto che il ministro Buttiglione, appena possibile, si renderà reperibile.

Ricordo poi che, secondo quanto previsto dall'articolo 144-*quater* del Regolamento, la Commissione, previo consenso del Presidente del Senato, può invitare membri del Parlamento europeo o componenti della Commissione europea. Se si ritiene che l'acquisizione di questi elementi informativi possa essere utile al fine di chiarire meglio alcuni aspetti della crisi dell'Alitalia, cioè la sua capitalizzazione attraverso risorse pubbliche, possiamo certamente avvalerci di tale possibilità.

*MORETTI.* Nel ringraziare i senatori per la disponibilità dimostrata e per le parole di apprezzamento espresse per il lavoro da noi svolto, che certamente ci aiutano, mi impegno sin d'ora a predisporre un documento che possa rispondere esaurientemente ai temi che sono emersi e a qualche domanda più specifica che c'è stata rivolta, come nel caso dei temi relativi alla produttività e all'assetto societario. Rinvio dunque a questo documento una risposta più puntuale ed organica ai quesiti che sono stati posti.

*SCOTTI.* A proposito delle questioni di sistema, è chiaro che si devono stabilire con chiarezza alcune regole che riguardano il lavoro: è necessario riequilibrare la catena del valore. Le questioni di maggior rilievo non sono indicate come tali soltanto per una convinzione del sindacato. Tutte le consulenze che abbiamo chiesto, invitando persone qualificate ad esprimersi al riguardo, hanno confermato le nostre valutazioni. Il professor Senn della Bocconi, la società Roland Berger e lo stesso vice ministro Tassone in un documento elaborato per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sostengono le nostre tesi. Li cito soltanto per far capire che forse è sufficiente partire da queste elaborazioni per disporre di un materiale utile per un'analisi da parte della Commissione. Da queste elaborazioni risulterà evidente l'infondatezza di alcuni assunti e teoremi finora circolati: non si può sostenere, ad esempio, che l'Alitalia paga il fatto di avere un numero di dipendenti di terra eccessivo, se contestualmente non si è in grado di fare una comparazione con realtà analoghe di altre compagnie. Ora, se si esamina la situazione di Lufthansa, Air France, KLM o Iberia, è facile accorgersi che il rapporto tra personale di terra e personale di volo risulta sempre superiore a quello di Alitalia. Da ciò si evince che in assoluto non è vero che avere più dipendenti di terra sia un male per una compagnia. Dipende dall'obiettivo che si vuole raggiungere.

Con riferimento alla domanda sulla ricapitalizzazione, credo che sia assolutamente indispensabile un intervento sul capitale della compagnia. Il permanere di una carenza negli investimenti non aiuta certo ad uscire dalla situazione attuale.



PRESIDENTE. Il problema è stabilire il soggetto più idoneo.

*SCOTTI.* I sindacati sono concordi nel ritenere che possa essere un soggetto comunque riconducibile al settore pubblico. Uso questa definizione perchè talvolta non è facile stabilire con esattezza la composizione proprietaria.

Con riferimento alla domanda del senatore Montino sull'assetto societario, rispondo che noi non abbiamo consegnato alcuna proposta scritta. Non esistono documenti al riguardo; abbiamo fatto un semplice ragionamento che comprendeva anche l'ipotesi di un'articolazione della compagnia e credo che questo sia stato uno dei tanti elementi che hanno alimentato la discussione fino all'accordo. In ogni caso, fino a quando dal nuovo vertice non sarà predisposto un piano industriale, non sarà possibile un accordo su questo punto. Solo in quel momento si potrà verificare l'idea in base alla quale è stato deciso un modello piuttosto che un'altro. Inoltre, non credo, ma è una mia valutazione personale, che l'attuale amministratore delegato sia disponibile o possa essere stato disponibile ad elaborare un piano che comprendesse già le conclusioni.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e i colleghi per l'interessante discussione dalla quale sono emersi molti spunti di riflessione per i lavori della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,05.*





