

La seduta comincia alle 11.

(Il Comitato approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestione clearance e slots (Assoclearance), dell'Associazione nazionale delle aziende di catering aereo (Assocaer) e dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione italiana gestione clearance e slots (Assoclearance), dell'Associazione nazionale delle aziende di catering aereo (Assocaer) e dell'Associazione italiana corrieri aerei internazionali (AICAI).

Sono presenti per l'Assoclearance il presidente, Carlo Griselli, il suo assistente, Giampiero Bozzo; per l'Assocaer il presidente, Luigi de Montis; per l'Assocaer, un suo rappresentante, dottor Michele Fischietti; per l'AICAI il segretario generale, Consuelo Corradi.

Do ora la parola al presidente dell'Assoclearance, Carlo Griselli.

CARLO GRISELLI, *Presidente di Assoclearance*. Ringrazio il presidente e i membri del Comitato per l'occasione che ci è stata fornita. Ritengo che la nostra attività sia sufficientemente complementare all'oggetto dell'indagine conoscitiva, riguardando la sicurezza del trasporto aereo e il modo attraverso il quale essa può essere assicurata e garantita. Al riguardo, vorrei brevemente sintetizzare i compiti dell'associazione in base al regolamento comunitario 95/93 e al decreto ministeriale 44/T del 4 agosto 1997, con attribuzione di funzioni del ministro dei trasporti al coordinatore, ai sensi dell'articolo 4 del suddetto regolamento.

Tali compiti sono principalmente: lo svolgimento di attività e di funzioni attribuite al coordinatore per tutti gli aeroporti designati come coordinati o pienamente coordinati e la gestione della clearance e delle bande orarie (slots) in tutto il territorio nazionale per gli aeroporti coordinati o pienamente coordinati. Su tutti gli aeroporti, quando la domanda di operare delle compagnie aeree supera la capacità di assorbimento delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali (aerostazione, pista, piazzole di sosta, eccetera), nasce la necessità che qualcuno, sulla base delle richieste dei vettori, assuma la responsabilità di accettare e programmare il traffico, regolando le richieste con regole comuni e trasparenza. Tale responsabilità, così come avviene nei principali paesi europei, è stata assegnata all'Assoclearance, che costituisce una struttura indipendente, finanziariamente autonoma e avente come soci i vettori ed i gestori aeroportuali. Ogni socio, indipendentemente dalla sua dimensione all'interno dell'associazione, esprime un voto.

Fondamentalmente, l'Assoclearance effettua, quindi, un'attività di programmazione dei voli con un anticipo di quattro mesi rispetto alla loro attuazione. È bene specificare che è lo Stato a definire gli aeroporti soggetti a coordinamento (attualmente 13 in Italia), ed è sempre un altro ente statale, l'ENAC, a definire, dopo avere sentito tutti i soggetti aeroportuali interessati (direzioni locali, società di gestione, polizia, ENAV, eccetera), i valori di capacità oraria, espressi in numero di passeggeri, piazzole di sosta, da applicare per ogni singolo aeroporto. Tale procedura è prevista dal regolamento europeo 95/93. È chiaro, quindi, che il coordinatore, indipendente da società di gestione e da vettori, sulla base delle richieste delle compagnie aeree e dei valori di capacità di intervento, applicando la normativa nazionale, europea e IATA, gestisce la programmazione secondo criteri — ripeto — di trasparenza ed imparzialità.

Da quanto detto e per quanto riguarda gli aspetti di regolarità del trasporto aereo (non si può infatti parlare di sicurezza), si evince che l'Assoclearance potrebbe forse influire solo se programmasse l'attività delle compagnie in modo vistosamente non corretto, sulla base dei parametri ricevuti. Ovviamente ciò non avviene, ma, anzi, si sottolinea che eventuali variazioni di dati vengono trasmessi all'aviazione civile, all'ENAV e alle società di gestione, con quattro mesi di anticipo rispetto all'inizio dell'attività, e che tutte le modifiche sui singoli voli sono comunicate in tempo reale alle direzioni aeroportuali e alle società di gestione. Non esiste, quindi, un impatto sulla sicurezza, ma solo una programmazione commercialmente importante, che viene posta a conoscenza di tutti i soggetti interessati con largo anticipo. Si evidenzia, inoltre, che la programmazione dei voli, seguendo procedure *standard*, viene sicuramente rivisitata dagli enti di controllo del traffico aereo e da Eurocontrol, alcune ore prima che l'attività stessa inizi. Seguendo altre filosofie operative, il traffico, qualora siano insorti problemi di capacità negli spazi aerei interessati dai voli, viene eventualmente contingentato in

modo da adeguarlo alla capacità dei sistemi di gestione e di controllo del traffico aereo, nazionale e internazionale.

Concludendo, dunque, preciso che elaboriamo due tipi di programmazione: una strategica, a cura dell'Assoclearance, di grande valenza commerciale, basata sulle capacità aeroportuali e predisposta quattro mesi prima dell'inizio dell'attività; un'altra operativa e tattica, a cura degli enti di controllo del traffico aereo, che si attua, se del caso — se non ricordo male — tre ore prima dell'inizio dell'attività, e che è richiesta e predisposta dagli enti di controllo del traffico aereo, sulla base delle richieste operative, aggiornate da parte dei piloti.

Credo di non dover al momento aggiungere altro e sono disposizione per eventuali domande da parte dei membri del Comitato.

LUIGI de MONTIS, *Presidente di Assoclear. Anch'io ringrazio il Comitato perché la odierna occasione ci dà modo di chiarire quale sia la nostra attività. Ho preparato una nota, che illustrerò brevemente, per fare comprendere quale sia la condizione del catering aereo in Italia e quale la situazione del momento. Di solito, con riferimento al catering aereo, il viaggiatore non pensa che il pasto sia prodotto da qualche altra società, ma suppone che vi provveda la compagnia aerea sulla quale viaggia.*

L'Assoclear e l'Assocatering sono le due associazioni che raggruppano, in pratica, tutte le società di *catering* in Italia: il nostro comparto fattura circa 230 milioni di euro l'anno (450 miliardi di lire), impiegando 3.500 persone, oltre agli « stagionali » e a tutto il personale che opera nell'indotto. Produciamo circa settantamila pasti al giorno per gli aeromobili: tengo a precisare che, per le nostre società, la maggior quota di lavoro è costituita dalla parte logistica, non, dunque, dalla produzione dei pasti, attività per la quale esclusivamente, in genere, sono note.

Il mercato mondiale del trasporto aereo, in seguito agli attentati terroristici dello scorso 11 settembre, sta attraver-

sando una crisi considerata la più grave della storia dell'aviazione civile. Infatti, l'impatto è stato devastante su tutti i settori dell'industria del trasporto aereo. La crisi coinvolge tutte le compagnie di navigazione aerea e le attività che operano nell'indotto tra le quali, appunto, quelle del nostro settore. Inoltre, l'introduzione di nuove misure di sicurezza in tutte le fasi del processo di preparazione dei servizi di bordo ha comportato costi aggiuntivi che hanno avuto un ricaduta su tutta la struttura delle nostre aziende. Le perdite sono inestimabili, trattandosi di interruzione di linee e di un forte incremento dei controlli, che incidono moltissimo sui costi.

La crisi, ovviamente, ha interessato soprattutto gli Stati Uniti dove il personale licenziato ammonterebbe a 88.000 unità; per quanto riguarda l'Europa, anch'essa ha subito forti ripercussioni. La Sabena è fallita, la Swissair prevede licenziamenti per 10.000 unità lavorative e la British per 7.000; potrei, tuttavia, fare ancora gli esempi di KLM, Lufthansa e via dicendo.

La compagnia Alitalia, che prevede circa 3.500 esuberanti, ha tagliato moltissimi voli, alcuni molto importanti; sono stati cancellati, infatti, i voli per Pechino, San Francisco, Hong Kong, Rio de Janeiro, Newark e, il prossimo marzo, sarà cancellato anche quello per Los Angeles. Dai grafici di cui disponiamo si può facilmente vedere che le compagnie aeree hanno pensato immediatamente di ridurre il numero di voli e ridotto la capacità di posti: infatti, i famosi *jumbo* sono, in gran parte, a terra e sostituiti da aerei più piccoli. I pasti, di conseguenza, si sono automaticamente ridotti di circa il 25 per cento; si potrà, di conseguenza, notare che il fatturato si è drasticamente ridotto.

Per quanto riguarda la situazione di 3.500 dipendenti, a Roma già si è avuto un fallimento; mi riferisco alla liquidazione di una società operante a Roma Fiumicino, che ha comportato il licenziamento di 400 persone. Quanto a Milano, si sta parlando di altri licenziamenti (di parecchie centinaia di persone), soprattutto per l'aeroporto di Malpensa.

Noi non abbiamo alcun «paracadute»; il nostro è un settore che non ha mai chiesto nulla, è sempre stato autosufficiente e se l'è sempre cavata nel modo migliore, sia durante la crisi del golfo, sia in occasione di altre crisi economiche o politiche. L'odierna, però, sta minacciando società che svolgono un'attività molto peculiare e, quindi, di non facile sostituzione; in tutta Italia contiamo una decina di aziende.

Non abbiamo alcuna misura che ci possa proteggere; al riguardo, chiediamo che si preveda anche per noi il meccanismo della cassa integrazione, che ci permetterebbe di fronteggiare questi cicli caratterizzati dall'alternarsi di momenti floridi e di momenti di crisi. La cassa integrazione, chiaramente, è un istituto che costa, ma le nostre aziende sono pronte, durante i periodi di benessere, a contribuire per i periodi di crisi.

Non abbiamo, poi, alcuna forma di assistenza sociale mentre il settore aereo viene sempre, in qualche modo, protetto dai governi. Noi non possiamo contare sullo stesso appoggio; chiediamo, pertanto, l'accesso ad un fondo di solidarietà, la concessione di finanziamenti agevolati per sopperire a tali costi che, come categoria, dobbiamo sopportare e l'eventuale fiscalizzazione degli oneri sociali.

Le misure di sicurezza che abbiamo dovuto adottare a seguito dell'11 settembre consistono nella sorveglianza, ventiquattro ore al giorno, dei nostri stabilimenti; nel controllo effettuato sui dipendenti e negli investimenti in impianti di allarme. Dobbiamo, inoltre, verificare tutti i fornitori e la merce in arrivo. Abbiamo creato *check point* durante il flusso della produzione e dobbiamo verificare tutti gli approvvigionamenti che provengono dalle compagnie aeree; si pensi per esempio al sigillo apposto sui *trolley*, i carrelli portavivande utilizzati all'interno degli aerei. In Italia, ogni giorno, ne vengono movimentati, in entrata e in uscita, 25.000: pensate cosa rappresenti per le società doverli controllare e sigillare. Inoltre, siamo sottoposti a controlli molto severi delle autorità, so-

prattutto da parte di polizia e di finanza, spessissimo presenti, ovviamente per evitare il verificarsi di incidenti.

Terminando la mia esposizione, ribadisco ancora una volta che è giunto il momento di aiutare aziende che, in fondo, da oltre cinquant'anni, svolgendo un servizio importante, se la sono sempre « cavate » da sole.

CONSUELO CORRADI, *Segretario generale dell'AICAI*. Desidero, anzitutto, salutare il presidente e tutti i membri del Comitato, ai quali rappresento le scuse del nostro presidente che è rimasto bloccato a Milano. Come sapete, l'aeroporto di Fiumicino, almeno fino ad un'ora fa, era insolitamente chiuso per nebbia. Ringrazio il Comitato della possibilità offerta di esporre alcune informazioni — che riteniamo abbastanza particolari — su questo settore industriale.

Il nostro è un comparto che non prevede il trasporto di passeggeri, anzi vige il divieto assoluto; a bordo dei nostri aerei sono presenti soltanto i due piloti; ciò rende le caratteristiche dei corrieri aerei internazionali, per quanto attiene la sicurezza, abbastanza particolari. In tema di sicurezza del traffico aereo, l'AICAI già dal 1998, quindi poco dopo che il documento n. 30 dell'ECAC fosse emanato, ha proceduto ad applicare a tutto il comparto delle spedizioni effettuate dai corrieri aerei le raccomandazioni di sicurezza, particolarmente stringenti, predisposte dall'*European civil aviation conference*. Tali raccomandazioni sono state emanate perché i corrieri aerei trasportano merce che noi definiamo « sensibile al fattore tempo »; quindi, merce che deve essere trasferita e consegnata con un servizio porta a porta (dall'emittente al destinatario senza che ci sia alcun altro operatore, al di fuori delle aziende associate all'AICAI).

I corrieri aerei vengono anche definiti *integrator* perché integrano il trasporto e come tali hanno la necessità che tutto il processo si svolga con tempi di consegna inferiori a 24 ore; si tratta quindi di servizi velocissimi che coprono quasi tutti i paesi del mondo: in Europa siamo ormai in

grado di effettuare consegne entro l'arco della giornata. Alcuni tipi di merce, quelle sensibili al fattore tempo, oppure classificate come « proibita o pericolosa » possono anche dar luogo a problemi di sicurezza. Da questo punto di vista, sono state predisposte, oramai da diversi anni, all'interno delle aziende associate tutta una serie di misure riguardanti l'assunzione e l'addestramento del personale nonché il controllo delle spedizioni; addirittura, ogni azienda associata all'AICAI utilizza un sistema informativo — il *tracking & tracing* — che memorizza i passaggi del documento e delle merci nei vari punti della nostra rete rendendo, in tal modo, disponibili, minuto per minuto, informazioni riguardo ad una data spedizione. Ad esempio, se spedisco oggi una busta con dei documenti da consegnare a Bruxelles, tramite il corriere aereo, con tale sistema informativo sono in grado, nel corso delle 12 ore che impiega la busta per arrivare a destinazione, di controllare il percorso da casa, tramite *Internet* o attraverso il telefono, e sapere dove essa si trova in quel dato momento; tutto ciò chiaramente ha conseguenze estremamente importanti in tema di sicurezza del trasporto aereo.

Il concetto base in tema di misure di sicurezza cargo contenute nel documento n. 30 dell'ECAC — concetto essenziale per i nostri sistemi di sicurezza — è quello di mittente conosciuto o sconosciuto. Secondo l'*European civil aviation conference* il mittente conosciuto è l'ente, la persona o l'azienda da cui provengono i beni da trasportare per via aerea, e che ha con il corriere che si occupa della spedizione, un rapporto corrente (spesso sono clienti fissi). In questo caso la merce possiede già una sua identità, come se fosse un *imprinting*, perché il corriere aereo conosce chi spedisce la merce ed il mittente rilascia una dichiarazione sullo *status* di sicurezza della spedizione. Sulle spedizioni da mittente conosciuto, che rappresentano il 98 per cento del totale del trasporto effettuato dai corrieri aerei associati all'AICAI — teniamo presente che in Italia si effettuano 170 mila spedizioni al giorno, e nel periodo di Natale si arriva anche a 200

mila -, viene effettuato un controllo di sicurezza a campione sul 10 per cento delle spedizioni.

Nel caso di spedizioni da mittente sconosciuto (una persona, un'azienda o un ente, che per la prima volta si rivolge ad uno dei nostri corrieri aerei) viene effettuato un altro tipo di controllo di sicurezza, diverso da quelli effettuati nel caso in cui il mittente sia conosciuto; si tratta, infatti, di controlli stringenti effettuati su ciascuna spedizione. Più precisamente, in questo caso, vengono effettuati controlli che definiamo « fisici », cioè il pacco o la busta da spedire vengono aperti per verificarne il contenuto, richiedendo inoltre alla persona che consegna la merce una copia del proprio documento di identità.

Su quanto ho riferito sono chiaramente disponibile a fornire ulteriori chiarimenti ed a rispondere alle eventuali domande che i componenti il Comitato volessero pormi.

Prima di concludere il mio intervento, desidero anche segnalare quelli che, a nostro avviso, rappresentano due possibili problemi dell'attuale assetto di regolamentazione dei sistemi di sicurezza per quanto attiene al trasporto aereo.

Un primo problema riguarda il rischio che si possa giungere, dato il delicato momento che sta attraversando il trasporto aereo in tema di sicurezza, ad una eccessiva regolamentazione del settore. Riteniamo - lo abbiamo scritto anche sul documento messo a disposizione del Comitato paritetico - che questo settore non abbia bisogno di una ulteriore regolamentazione, ma, eventualmente, di maggiori controlli. Fra l'altro, le aziende associate all'AICAI sono sempre a disposizione delle autorità di polizia e delle dogane; è stato anche siglato un accordo con il Ministero dell'economia e delle finanze in tema di trasporto merci cosiddette pericolose o proibite (più volte abbiamo segnalato la presenza di sostanze stupefacenti od altro); pertanto, il settore, a nostro parere, è già sottoposto di per sé ad una regolamentazione molto accurata.

Un secondo problema riguarda gli aspetti commerciali del settore del tra-

sporto aereo; al riguardo abbiamo constatato che nel nostro paese vige, all'interno del comparto concernente il trasporto di effetti postali, una distinzione che riteniamo non corretta. In particolare, la legislazione italiana che regola il nostro comparto, tende a differenziare, non tanto il servizio reso dal corriere aereo, quanto le misure di sicurezza a seconda dell'operatore che trasporta gli effetti postali. In pratica, Poste italiane Spa riceve un certo trattamento normativo, mentre gli altri operatori dello stesso settore ne ricevono un altro. Riteniamo che ciò non abbia alcun senso, sia da un punto di vista legislativo, perché il mercato postale liberalizzato è uguale per tutti gli operatori, mentre quello in regime di monopolio è riservato a Poste italiane Spa, sia dal punto di vista delle norme in tema di sicurezza; infatti è il tipo di servizio che determina quale norma di sicurezza applicare, non il tipo di operatore.

Prima di concludere il mio intervento, se me lo consente, signor presidente, vorrei rivolgerle una domanda per capire se il lavoro del Comitato può integrarsi con l'attività che sta svolgendo l'ENAC in tema di predisposizione di un piano di sicurezza per gli aeroporti; ci sarà, in qualche modo, una confluenza, oppure ognuno procederà su canali paralleli?

PRESIDENTE. In questa fase proseguiamo su canali paralleli; successivamente ci sarà un confronto. Ritengo comunque che il Parlamento e, quindi, questo Comitato sia istituzionalmente l'organo preposto a vagliare qualunque tipo di proposta.

Do adesso la parola ai colleghi che intendano porre domande o formulare richieste di chiarimento.

PIETRO TIDEI. Abbiamo, credo giustamente, promosso le audizioni affinché i nostri ospiti, ciascuno per quanto di sua competenza, potessero recare un contributo all'approfondimento del tema della sicurezza del trasporto aereo. Mi pare che lei, presidente de Montis, abbia ritenuto opportuno soffermarsi prevalentemente,

invece, sulla necessità di interventi legislativi a sostegno del vostro settore, causa le difficoltà seguite all'11 settembre. Lei, infatti, avendo illustrato le gravi perdite nel settore del *catering* aereo, ha trasformato la sua audizione in un *cahier de doléances*.

Mi consenta di svolgere, circa la questione Ligabue, una riflessione che, in un certo senso, contrasta, per lo meno per certi versi, con le sue asserzioni. Osservo, anzitutto, che la crisi è precedente all'11 settembre, perché la società ha cominciato a spedire lettere di licenziamento prima di quella data; dunque, i due avvenimenti, per certi versi, sono indipendenti l'uno dall'altro.

In secondo luogo, riteniamo vi siano state fortissime inadempienze perché, a fronte di una concessione da parte di ENAC, ci siamo trovati, in effetti, in presenza dei seguenti fatti. La società Aeroporti di Roma non ha provveduto, entro tre giorni, a rispettare l'ordinanza ENAC, il quale, a sua volta, non ha provveduto ad appurare se vi fossero le condizioni per una revoca della concessione. Quest'ultima, infatti, doveva essere riesaminata già per il semplice motivo che era stata compiuta una grave inadempienza.

È vero, come voi lamentate, che siete privi di ammortizzatori sociali, tant'è che il mio gruppo parlamentare ha chiesto — attraverso la presentazione sia di emendamenti sia di ordini del giorno al disegno di legge finanziaria — che si applicassero i benefici della legge n. 223 del 1991 all'intero comparto del trasporto aereo. Quindi, sono d'accordo sulla necessità di prevedere ammortizzatori sociali per un settore, al riguardo, totalmente sprovvisto: basterebbe ricordare i licenziamenti della Varig e di tutte le società straniere operanti a Roma. Basterebbe pensare a quanti sono stati licenziati drasticamente, senza alcun sostegno, per trovarsi, sul punto, assolutamente d'accordo. A me pare, però, che, soprattutto nel settore del *catering*, vi sia il tentativo di scaricare le difficoltà esclusivamente sul lavoro, nel senso che, a fronte del licenziamento di personale con contratti elevati, si affidano poi i servizi a società che utilizzano for-

temente lavoratori extracomunitari. Quindi, mentre da una parte si parla di sicurezza, dall'altra si tende a licenziare personale di volo stabile per assumere, invece, più o meno al nero, nuovo personale composto in buona parte da extracomunitari. Se evidenzio tale circostanza non è, ovviamente, perché questi ultimi, in quanto tali, siano meno affidabili di altri. Non posso, tuttavia, non osservare che, sul terreno così delicato della sicurezza, le sue asserzioni contrastano con la realtà. Quindi, le domando per quale motivo, perlomeno da parte di alcune società, quanto da lei stesso affermato non trovi riscontro. Le chiedo, inoltre, in quale misura intendete risolvere il problema della Ligabue di Roma; sappiamo benissimo, a proposito dell'azienda Ligabue, Paoletti e via dicendo, del rischio che 400 lavoratori vengano improvvisamente a trovarsi sul lastrico.

LUIGI MURATORI. Quando viene lanciato un grido di allarme relativamente alla capacità di tenuta di un'azienda, con seri rischi per la conservazione di posti di lavoro, credo spetti alla sensibilità di ognuno approfondire la questione. È vero che stiamo cercando di portare avanti un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo in generale; tuttavia, come l'onorevole Tidei ha accennato, soprattutto per i deputati laziali, la situazione dell'azienda Ligabue è una spina nel fianco. Dunque, non vorrei circoscrivere il mio discorso esclusivamente all'ambito della questione Ligabue. Ci si dimentica, il più delle volte, che certe situazioni sono il risultato di rivendicazioni assolutamente antieconomiche rispetto al modello di libero mercato verso cui ci stiamo indirizzando. Chiaramente, nessuno può pretendere che in un libero mercato vi siano realtà private che intendano investire per rimetterci economicamente. Ciò è potuto succedere fino a qualche anno fa relativamente a situazioni o aziende di carattere pubblico-statale ma, oggi, la situazione si sta evolvendo in una direzione diversa.

Vorrei domandarle, presidente de Montis, quale tipo di contratto di lavoro uti-

lizzino, oggi, le società operanti nell'ambito del *catering*. Le chiedo, altresì, se l'applicazione dell'articolo 14 della legge n. 223 del 1991 abbia creato una serie di problematiche inerenti sia alla mobilità delle unità di lavoro tra aziende, sia alle possibili modifiche delle strutture aziendali. Ancora, vorrei chiederle quali siano le reali misure di sicurezza adottate dalle società di *catering* dopo l'attentato dell'11 settembre.

GIORGIO PANATTONI. Mi pare che, al di là di problemi non attinenti alla sicurezza del trasporto aereo - che, in questa sede, non vorrei trattare, pur condividendo, ovviamente, una serie di argomenti portati nel dibattito - siano emerse, specie dall'esposizione della dottoressa Corradi, due questioni fondamentali. Mi pare molto importante l'osservazione secondo la quale servirebbe non una maggiore regolamentazione, ma un maggiore controllo. Al riguardo, devo dire che ci è stato riferito che la situazione non si pone esattamente in questi termini. Per esempio, circa il controllo dei bagagli dei passeggeri serve una maggiore regolamentazione in modo da introdurre un meccanismo molto più adeguato alla necessità di dovere tenere sotto strettissima sorveglianza alcuni contenuti che sfuggono ai sistemi di rilevazione attuali. È dunque possibile che l'attuale normativa non sia adeguata per i bagagli e, invece, lo sia per la spedizione di merci? Attraverso tale domanda, e la sua risposta, presidente de Montis, vorrei capire la situazione per fare un passo avanti nella conoscenza del tema. Se, infatti, le cose dovessero davvero stare così, basterebbe applicare al caso in questione la disciplina dettata per il trasporto delle merci e si risolverebbe il problema. Sotto tale profilo, mi pare vi sia qualche contraddizione.

Sono, invece, sostanzialmente d'accordo sul fatto che inquadrare bene il problema sotto l'aspetto del controllo sia un notevole passo avanti; spesso le norme esistono ma non vengono applicate o ven-

gono applicate male, senza continuità: ciò costituisce una questione di grande rilevanza.

Lei ha affermato che è il tipo di servizio che deve definire le regole, non il tipo di operatore; è verissimo e mi sembra assolutamente fuori discussione. Tuttavia, Poste italiane fruisce di un regime più lasco, meno rigoroso, probabilmente perché il relativo sistema di regole ha subito un allineamento non verso l'alto, bensì verso il basso. Stando a quanto lei stesso dice, non esiste alcuna differenza, in un libero mercato - nel quale, ovviamente, lo stesso tipo di servizio può essere effettuato con due sistemi diversi - tra il trasporto affidato alla società Poste e quello via operatore privato. Cosa propone, dunque, ai fini della sicurezza? Si deve allineare il sistema di controllo del trasporto merci da parte di privati alle regole di Poste italiane o irrigidire il sistema adottato da quest'ultima?

Per quanto attiene la sicurezza, il sistema adottato per il trasporto merci mediante la società Poste è scoperto, oppure è sufficientemente « cautelativo » e, quindi, varrebbe la pena di spendere meno tutti quanti e allinearci? Infatti, mi pare di aver capito che il sistema scelto da Poste italiane sia meno costoso, ma non mi è chiaro se sia altrettanto garantito sotto il profilo della sicurezza.

Ci piacerebbe approfondire la questione anche perché, tra l'altro, la nostra Commissione ha una competenza specifica per quanto attiene tale materia. Quindi, si tratta di un aspetto che vorremmo cogliere sotto entrambi i versanti per fare anche noi un passo avanti, non solo di tipo conoscitivo, ma anche di tipo normativo, se dovesse esserci richiesto.

MICHELE FISCHETTI, *Rappresentante di Assocaer*. Abbiamo descritto la situazione creatasi nel *catering* aereo soltanto per evidenziare che il settore era in crisi già prima dell'11 settembre, almeno per alcune aziende: vedasi, appunto, la Ligabue.

L'evento dell'11 settembre non ha fatto altro che peggiorare radicalmente la crisi

che ha investito tutte le aziende del settore. Come operatori del settore abbiamo subito due situazioni penalizzanti: da una parte, una diminuzione nettissima del fatturato (in termini di voli e di passeggeri), dall'altra, un aumento dei costi, perché si sono dovute applicare drastiche misure di sicurezza. Data questa situazione, ci troviamo oggi, per la prima volta, nella necessità, in mancanza di un sostegno, di non poter andare oltre.

La società di *catering* Ligabue, già in crisi per tutta una serie di motivi, si è trovata anche a dover sopportare - come ha sostenuto l'onorevole Muratori - un costo eccessivo della manodopera, il cui mercato, peraltro non libero, risulta essere oltremodo incongruente: da una parte vi è un costo del lavoro, dall'altra vi è un costo del lavoro ancora più alto. Intendo dire che, se da una lato il costo del lavoro rappresenta, rispetto al fatturato, circa il 55 per cento, dall'altro lato vi è un costo del lavoro nettamente inferiore. La società di *catering* Ligabue si è trovata coinvolta in questa situazione, pagandola nei termini che tutti conosciamo. Pertanto, smentisco, nella maniera più assoluta, che si possa trattare di lavoro nero.

GIORGIO PANATTONI. Mi scusi, dottor Fischietti, quanto lei ha appena detto non è, per la verità, molto chiaro: potrebbe chiarire questo concetto?

MICHELE FISCHIETTI, *Rappresentante di Assoaer*. Nell'ambito dell'aeroporto di Fiumicino si sono avute due privatizzazioni relative alle società attive nel settore del *catering*: quelle che operano per le compagnie aeree straniere e quelle che operano per l'Alitalia. Al momento della privatizzazione della società Ligabue, per i lavoratori vigeva il contratto di lavoro del settore trasporto aereo (quindi, con costi uguali a quelli del trasporto aereo); esistono però altre società di *catering*, i cui lavoratori hanno un contratto *grosso modo* legato a quello dei pubblici esercizi, con un costo del lavoro mediamente inferiore del 30 per cento a quello sostenuto dalla suddetta società Ligabue.

Dopo la privatizzazione della Ligabue, le aziende che hanno preso in carico queste attività hanno firmato un accordo ministeriale in cui garantivano le stesse condizioni economiche, con in più il vincolo di non licenziare i lavoratori di tale società almeno per dieci anni. In questo contesto, per tale società, oltre alla crisi del settore, si è determinata una situazione che è peggiorata sempre più. Pertanto, sostenere che si tratti di lavoro sottopagato non corrisponde al vero, anzi si tratta di lavoro superpagato rispetto alle altre società di *catering* che operano all'interno dell'aeroporto di Fiumicino. È possibile anche che qualcuna di queste aziende stia assumendo, per mancanza di manodopera, personale extracomunitario; tuttavia, si tratta di lavoratori in regola. Fra l'altro, il settore in questione è, forse, uno di quelli più regolari, perché sottoposto al controllo dell'ENAC e degli ispettorati del lavoro, nonché a tutta una serie di altri controlli.

Tuttavia, tengo a ribadire che, nella veste di rappresentanti di Assoaer, siamo qui per lamentare una situazione che non riteniamo più sopportabile per i motivi che ho detto prima.

GIORGIO PANATTONI. Voi ritenete, sotto il profilo della sicurezza, adeguati o eccessivi questi maggiori controlli?

LUIGI de MONTIS, *Presidente di Assoaer*. È difficile rispondere a questa domanda; posso soltanto dirle che i controlli vengono svolti regolarmente sia da noi, sia dalla polizia. Tali controlli sono tanti, e ritengo che il personale che opera in questo comparto sia tutto conosciuto; abbiamo, tra il personale, extracomunitari addetti al lavaggio, dove non risulta possibile assumere italiani che vogliono svolgere questa attività; in questo senso, sicuramente alcune razze sono più portate a svolgere queste attività.

GIORGIO PANATTONI. Signor presidente, mi permetta di dissentire sul termine razza!

PRESIDENTE. Onorevole Panattoni, il senso del discorso mi sembra che fosse un altro.

LUIGI de MONTIS, *Presidente di Asso-caer*. Il nostro fatturato è relativo alle compagnie aeree, di conseguenza tutto è ufficiale; sarebbe pertanto impossibile pagare in nero il personale. Come dicevo prima, i controlli sono tanti; tuttavia, qualcosa può sempre sfuggire. Se ne potrebbero effettuare ancora di più, ma così com'è organizzato il comparto, può senz'altro ritenersi soddisfacente. A seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre il nostro settore, come ho già detto, è stato, in tema di sicurezza, completamente rivoluzionato; se prima di tale data certi controlli non venivano effettuati, adesso vengono svolti regolarmente. Chiaramente, non spetta a me dire se tali controlli vanno bene oppure no; dico soltanto che, secondo la nostra esperienza, riteniamo difficile ad esempio che qualcuno possa collocare una bomba all'interno di un *trolley*.

Rispondo al quesito posto dall'onorevole Muratori in merito al contratto di lavoro; tale contratto è quello nazionale del comparto del *catering* aereo, però, sotto l'aspetto delle condizioni economiche, si posiziona tra i pubblici esercizi.

Per quanto concerne poi le misure di sicurezza, nella nota, che ho preparato e messo a disposizione del Comitato, vi è un elenco di controlli, in alcuni casi molto sofisticati, che dovrebbero escludere pericoli.

CONSUELO CORRADI, *Segretario generale di AICAI*. Innanzitutto vi ringrazio per le domande che mi avete rivolto che, ricadendo su aspetti molto specifici del comparto in cui operiamo, mi danno la possibilità di aggiungere qualche dettaglio a quanto ho già detto.

Mi è stato chiesto se esistano o meno, in tema di sicurezza, regole che siano sufficienti. A tale proposito, nel prepararci a questa audizione, abbiamo pensato di fornire al Comitato elementi propri del nostro comparto, evitando così di sconfinare in altri settori; elementi che sono, a nostro giudizio, oggettivi e non semplicemente appartenenti al cosiddetto « sentito dire ». Faccio questa premessa perché le

mie risposte saranno molto circostanziate.

Riteniamo che, per quanto riguarda il settore dei corrieri aerei, la regolamentazione ECAC - che abbiamo implementato - sia veramente sufficiente. Con positiva sorpresa, abbiamo constatato, al riguardo, che l'ENAC - nella predisposizione del piano di sicurezza nazionale e per quanto attiene al settore - proprio ad essa sta facendo riferimento. Si tratta di aziende che assicurano un servizio particolare, descritto come servizio « porta a porta », effettuato da flotte aeree - la cui proprietà è delle aziende medesime - con voli che non sono commerciali, poiché non trasportano passeggeri. Sono operatori velocissimi, perché il tempo - ma anche altre caratteristiche che, oggi, tuttavia, sono meno importanti - è essenziale in questo settore.

Circa le merci, le spedizioni ed i bagagli, posso dire, non da esperta, ma in qualità di segretario generale AICAI, che si tratta di questioni distinte. Infatti, il principio ECAC, che può essere utile per regolamentare il sistema di sicurezza anche in altri settori, prevede che una spedizione sia quasi sicura - con verifica di un 10 per cento a campione - quando proviene da un emittente conosciuto. Il mittente del bagaglio è conosciuto nella misura in cui viaggia sullo stesso volo su cui viaggia il bagaglio; perciò, se il bagaglio e la persona che ne è proprietaria viaggiano sullo stesso volo, possiamo dire che si applica per estensione tale principio. Per tale forma di ricongiungimento - vi è una parola più specifica e molto più esotica, al riguardo, ma non la ricordo - occorre una procedura di *software* in modo che, in ipotesi, Consuelo Corradi e il suo bagaglio siano accertatamente sullo stesso volo. Se ciò non viene effettuato, vi è, evidentemente, il rischio che il bagaglio sia di mittente sconosciuto. Direi quindi che per i bagagli è assolutamente essenziale tale intervento.

Per quanto riguarda il rapporto operatore-servizio reso, bisogna introdurre alcuni elementi di maggiore articolazione normativa: certamente, occorrono norme diverse per servizi diversi. Abbiamo sco-

perto, tutti con notevole sorpresa, che, a mezzo della posta ordinaria, assolutamente innocua nella sua apparenza, può, invece, viaggiare materiale estremamente pericoloso; quindi, è necessario introdurre misure di sicurezza. Al riguardo, preciso che questo non è il nostro settore: noi non trasportiamo posta ordinaria, ma ci rendiamo conto che essa sta diventando tanto complessa quanto le nostre spedizioni. Se sono meno complesse, infatti, è perché sono soggette a controlli meno stringenti. Dunque, il sistema adottato dalla società Poste italiane è stato, fino ad adesso, meno costoso; del resto, la mole di corrispondenza trasportata da Poste italiane, fino a poco tempo fa, nemmeno richiedeva, in certo senso, tale tipo di controlli. Sarà probabilmente piuttosto costoso effettuare per Poste italiane controlli molto accurati, come sembrerebbe richiedere il momento attuale.

Se, tuttavia, Poste italiane - o qualsiasi altro operatore - effettua un servizio di corriere aereo, allora dovrà adeguarsi alle norme ECAC, le stesse alle quali noi ci atteniamo.

GIORGIO PANATTONI. Quindi, non è così oggi?

CONSUELO CORRADI, *Segretario generale di AICAI*. Ci sono alcuni documenti - attualmente in distribuzione da ENAC - che distinguono a seconda dell'operatore e non a seconda del servizio svolto; in questo senso ho attirato l'attenzione del Comitato.

GIORGIO PANATTONI. Lei dunque ci sta dicendo che oggi non è così.

CONSUELO CORRADI, *Segretario generale di AICAI*. Sto dicendo che sussiste il rischio che non lo sia più. Non so come Poste italiane svolga il proprio servizio di corriere; però, dai documenti che abbiamo visto, la distinzione è tale che il rischio sussiste.

PIETRO TIDEI. I rappresentanti di Asocaer sono stati categorici nell'escludere

alcune ipotesi da me paventate e, anzi, ho manifestato perplessità sulla natura e sull'opportunità del mio intervento; cercherò, allora, di essere ancora più preciso, sperando che tali perplessità si tramutino in una maggiore comprensione del problema da me posto.

Ci troviamo, oggi, in presenza di una concessione fatta da ENAC alla società Aeroporti di Roma per la gestione di alcuni servizi, tra i quali anche il *catering*. Aeroporti di Roma, dopo un periodo di gestione diretta di tale servizio, ha deciso di associarsi con una società, Ligabue Gate Gourmet ed ha trasferito alcuni dipendenti: certi, con i contratti propri di Aeroporti di Roma, altri, con contratti propri dei servizi di settore. Si sostiene - ripeto, prima ancora dell'11 settembre, perché credo che in tribunale siano stati portati prima - che non si era in grado, vuoi per il grave attentato, vuoi, soprattutto, per l'elevato costo del lavoro (e, quindi, del personale), di fare fronte al servizio, poiché altre società, con contratti meno onerosi, erano in grado di offrirlo a costi minori. Innanzitutto, sfugge a tutti la circostanza della sussistenza di un contratto, i latini dicevano, già molti anni fa: *pacta sunt servanda*. Quando non viene osservato un contratto, ENAC, che ha l'obbligo di vigilare sulla ottemperanza contrattuale, dispone dello strumento della revoca della concessione. Insisto sul fatto che ENAC deve verificare se esistano le condizioni per revocare una concessione alla base della quale vi è una evidente inottemperanza contrattuale.

In effetti, siamo in presenza di un ente che non rispetta un contratto per il quale, ovviamente, è stata corrisposta una remunerazione e si sono, dunque, assunti impegni. Si fa fallire, mettendola in liquidazione, una società e si permette ad altri di subentrare nella gestione dei servizi; ora, alcune rappresentanze sindacali affermano che per questi servizi, non più gestiti da Ligabue, si utilizzerebbero lavoratori in nero o sottopagati o personale extracomunitario. Lei lo ha escluso categoricamente, manifestando perplessità che credo siano fuori luogo ma, siccome abbiamo al ri-

guardo precise informazioni, la invito ad approfondire l'argomento da me testè portato. La invito altresì ad effettuare una verifica perché, se la mia ricostruzione fosse vera, risulterebbe evidente la drammaticità della situazione. Si preferirà, di fatto, mettere in liquidazione tutte le società che, bene o male, hanno personale con una certa anzianità e, quindi, con un determinato costo e fare fronte agli impegni con altre società che utilizzino neoassunti con costi - a prescindere se siano o meno sottopagati - evidentemente minori.

Su tale terreno ci si avvierebbe verso il totale caos ed il totale sovvertimento del rapporto di lavoro: neanche il liberismo più spinto potrebbe, al riguardo, trovare una giustificazione, soprattutto in un settore come questo, che non è coperto da alcun ammortizzatore sociale, come la cassa integrazione. Si fa fallire una società e si affida il servizio a terzi; seguono, quindi, i licenziamenti, come, in effetti, sta avvenendo. Poi, si ricorre a forza lavoro più giovane, possibilmente al lavoro nero e sottopagato. È evidente che, in particolare in una sede parlamentare, non possiamo non preoccuparci. Una situazione del genere crea certamente allarme sociale perché centinaia di lavoratori - che avevano, quantomeno, una prospettiva di lavoro, essendo impegnati nella preparazione di pasti - si vedono immediatamente licenziati, senza avere ammortizzatori sociali.

Credo che la perplessità da voi rappresentata sia obiettivamente fuori luogo e vi invito a verificare meglio se in alcune società subentrate non si praticino forme di lavoro nero o di lavoro sottopagato. Vorrei che poi mi rispondeste per iscritto tra qualche settimana.

LUIGI MURATORI. Signor presidente, il fatto che alcuni colleghi fanno demagogia mi pone nella condizione, perché stimolato, di seguirli; in particolare, faccio presente all'onorevole Tidei, che in passato ha avuto modo di riepilogare quanto accadde con riferimento alla vicenda di Aeroporti di Roma, che anch'io ho avuto

modo di informarmi in merito a tale vicenda; conseguentemente ritengo sia utile il confronto delle informazioni rispetto alla realtà. Innanzitutto, mi risulta che la società Aeroporti di Roma abbia proceduto a svolgere un regolare bando di gara al quale, stranamente, nessuna delle società di *catering*, al di fuori della società Ligabue, è risultata interessata (*Commenti del deputato Panattoni*).

PRESIDENTE. Onorevole Muratori, stiamo rischiando di andare fuori tema.

LUIGI MURATORI. Lasciamo da parte la demagogia e concentriamoci sui problemi reali e non sulle chiacchiere; soprattutto teniamo presente che il problema dei 400 dipendenti della società Ligabue è una nostra preoccupazione che dobbiamo tentare di risolvere in maniera concreta, piuttosto che affidarci alla pura demagogia, come alcuni colleghi sono abili a fare.

Desidero porre una domanda alla dottoressa Corradi in relazione alla differenziazione, da lei evidenziata, tra l'operatore Poste italiane Spa e corrieri aerei. È possibile che questa differenziazione sia legata anche al fatto che le aziende associate all'AICAI utilizzano aerei propri, mentre Poste italiane Spa si appoggia su Alitalia e conseguentemente buona parte dei controlli siano effettuati da tale compagnia aerea.

MICHELE FISCHIETTI, *Rappresentante di Assocaer*. Signor presidente, continuo ad essere perplesso. Non capisco perché l'onorevole Tidei, con riferimento alla società di *catering* Ligabue, che fra l'altro fa parte della nostra associazione, si rivolga a noi per ottenere spiegazioni. Tali domande vanno rivolte all'ENAC e ad Aeroporti di Roma, non a noi che ci troviamo in questa sede per altri motivi e per altri scopi, che abbiamo anche illustrato. Posso semmai essere d'accordo con l'onorevole Tidei circa l'opportunità di discutere nel merito la questione della società Ligabue, anche se ritengo che oggi non sia proprio il momento adatto: si tratta di un altro

problema. In questa sede abbiamo posto la criticità del problema, che al momento si pone per le imprese che operano nel settore del *catering*, chiedendo, fra l'altro, un aiuto in tal senso. Il fatto che in questo settore operi una società — la Ligabue — che si trovi in una situazione di particolare crisi per altri motivi, costituisce un altro problema che potremo — se vuole — affrontare, ripeto, in un momento diverso.

Per quanto concerne poi la questione del cosiddetto lavoro nero, smentiamo ogni addebito, perché, fra l'altro, al momento la Ligabue non opera; pertanto, mi chiedo di quale lavoro nero stiamo parlando.

CONSUELO CORRADI, *Segretario generale di AICAI*. Innanzitutto rispondo alla domanda posta dall'onorevole Muratori, sgombrando subito il campo da un possibile equivoco che alcune mie parole possono avere ingenerato. Non so come Poste italiane Spa e Alitalia effettuino i loro controlli di sicurezza; il motivo per il quale ho segnalato al Comitato che si potrebbe verificare una sovrapposizione scorretta tra servizio ed operatore è un documento dell'ENAC — noi l'abbiamo visto — con il quale si stabilisce che tutto ciò che riguarda gli effetti postali è svolto da Poste italiane Spa, mentre le altre aziende si occupano di altro. Ciò, a nostro modo di vedere, non risulta essere corretto da nessun punto di vista.

In tema di sicurezza del trasporto aereo tengo a precisare che operiamo con i

nostri aerei, mentre Poste italiane Spa non ha una propria flotta e si appoggia su quella di Alitalia. Da parte mia, non ho motivo di ritenere che i controlli da loro effettuati non siano corretti; a me interessa evidenziare che, a seconda del tipo di servizio, le aziende devono fare le stesse cose, sia noi, sia eventualmente un'azienda privatizzata a capitale totalmente pubblico. Pertanto, se trasportiamo oggetti che afferiscono ad uno stesso tipo di servizio siamo tenuti a rispettare le medesime norme e ad essere sottoposti ad un uguale regime di controllo. Sembrerebbe un'ovvietà, ma vi assicuro che a volte abbiamo la necessità di ribadirlo anche perché, dal punto di vista commerciale, si vengono a creare situazioni di « competenza sleale » che è bene, in un mercato parzialmente liberalizzato come quello postale, evitare.

PRESIDENTE. Ringrazio gli ospiti intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12.05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 15 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO