

gna elettorale, su questo tema — più giuste nel paese; erano promesse appunto populistiche e demagogiche che oggi si concretano in provvedimenti a favore del profitto e della rendita. Questo è il senso del provvedimento al nostro esame ed in questo modo giustifichiamo, in maniera determinata, il voto contrario dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

MAURIZIO LEO, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURIZIO LEO, Relatore. Signor Presidente, intervengo per ringraziare i colleghi dell'opposizione e della maggioranza per il proficuo contributo che hanno fornito, il presidente La Malfa che, nei momenti più delicati, ha saputo dirimere questioni complesse ed il Governo per l'attenzione prestata sulla particolare tematica relativa alle zone dove la metanizzazione non è compiuta.

(Coordinamento — A.C. 1701)

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**(Votazione finale e approvazione
— A.C. 1701)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge di conversione n. 1701, di cui si è testé concluso l'esame.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

« Conversione in legge del decreto-legge 1° ottobre 2001, n. 356, recante interventi materia di accise sui prodotti petroliferi » (1701):

Presenti	495
Votanti	491
Astenuti	4
Maggioranza	246
Hanno votato sì	263
Hanno votato no ..	228.

(La Camera approva — Vedi votazioni).

Prendo atto che non ha funzionato il dispositivo elettronico dell'onorevole Marcora, il quale avrebbe voluto esprimere voto contrario.

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 696 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 354, recante disposizioni urgenti per il trasporto aereo (approvato dal Senato) (1839) (ore 17,33).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2001, n. 354, recante disposizioni urgenti per il trasporto aereo.

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali con la replica del rappresentante del Governo, avendo il relatore rinunciato alla replica.

(Esame dell'articolo unico — A.C. 1839)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione *(vedi l'allegato A — A.C. 1839 sezione 1)*, modificato dal Senato *(vedi*

l'allegato A – A.C. 1839 sezione 2), nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A – A.C. 1839 sezione 3*).

Avverto che le proposte emendative presentate sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A – A.C. 1839 sezione 4*).

Avverto altresì che non sono state presentare proposte emendative riferite all'articolo unico del disegno di legge di conversione.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) (*vedi l'allegato A – A.C. 1839 sezione 5*) e la V Commissione (Bilancio) (*vedi l'allegato A – A.C. 1839 sezione 6*) hanno espresso i prescritti pareri che sono distribuiti in fotocopia.

Passiamo agli interventi sulle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Morgando. Ne ha facoltà.

GIANFRANCO MORGANDO. Signor Presidente, intervengo sul complesso degli emendamenti per richiamare l'attenzione su una questione che abbiamo sollevato in Commissione bilancio riguardante il problema della copertura di questo provvedimento. Vogliamo riproporre tale questione all'Assemblea perché si tratta di un problema particolarmente rilevante.

Siamo in presenza, infatti, di un provvedimento che non ha copertura formale, nonostante le modifiche introdotte dalla Commissione di merito abbiano ampliato l'oggetto dell'intervento e, quindi, reso – nella malaugurata circostanza che questo provvedimento venga applicato – significativamente più onerosa l'applicazione del provvedimento stesso. Si tratta di una questione che vogliamo sollevare in aula perché non concordiamo con la decisione della maggioranza della V Commissione che ha ritenuto che si potesse fare a meno della copertura formale di questo provvedimento e che ci si potesse riferire all'utilizzo del fondo per le spese imprevedute in caso di realizzazione di eventi che richiedessero la sua operatività. Vogliamo che

ciò resti agli atti, perché riteniamo si tratti di una questione particolarmente rilevante.

Com'è noto, all'inizio di questa legislatura si è cominciato a ragionare, anche con il contributo di interventi autorevoli, sulla questione della copertura dei provvedimenti, ma noi pensiamo che occorrerà ritornarvi in altre occasioni e in altre circostanze, perché in molti casi il comportamento del Governo sul problema della copertura ci sembra eccessivamente disinvolto e non coerente con le indicazioni provenienti dalla Costituzione e dalla normativa in materia di bilancio (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

GERARDO BIANCO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERARDO BIANCO. Signor Presidente, al fine di seguire una procedura corretta, credo che, dopo le considerazioni svolte dal collega Morgando, sarebbe opportuno sentire il presidente della V Commissione per avere una sua presa di posizione autorevole sul problema della copertura; ritengo che sia importante ascoltarlo.

PRESIDENTE. Onorevole Bianco, se il presidente della V Commissione lo desidera, gli darò facoltà di parlare. Vorrei precisare, tuttavia, che la V Commissione ha già espresso parere favorevole proprio con riferimento alla copertura; pertanto, non credo che il dibattito su tale aspetto debba essere riaperto. Comunque, se il presidente della V Commissione ritiene di dover dare qualche chiarimento, può farlo; ma non mi pare che egli abbia tale intenzione.

Nessun altro chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

LUIGI MURATORI, Relatore. Signor Presidente, la Commissione invita l'onorevole Lusetti al ritiro dei suoi emendamenti 1.1 e 1.2.

PRESIDENTE. Il Governo ?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, concordo con il parere espresso dal relatore e, pertanto, invito il presentatore, onorevole Lusetti, a ritirare i suoi emendamenti e a trasferirne eventualmente il contenuto in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Lusetti se intenda accedere all'invito al ritiro.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, parlando anche a nome degli altri colleghi interessati, preciso che siamo orientati a ritirare gli emendamenti presentati e ad accedere, quindi, all'invito rivoltoci dal Governo, purché vi sia disponibilità ad accettare l'ordine del giorno nel quale trasferiremo il contenuto degli emendamenti ritirati.

PRESIDENTE. Il Governo concorda ?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, nel prendere atto della volontà del presentatore a ritirare gli emendamenti, il Governo dichiara la propria disponibilità ad accettare o perlomeno ad accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno nel quale l'onorevole Lusetti trasferirà il contenuto degli emendamenti da lui ritirati.

Chiaramente, la materia sarà oggetto di discussione in occasione dell'esame degli eventuali provvedimenti che a sostegno del comparto del trasporto aereo potranno essere presi dal 1° gennaio 2002, ove si protraggano le difficoltà per il settore. Comunque, ogni ulteriore misura dovrà essere concordata, come sappiamo bene tutti, a livello comunitario, dovendo gli interventi a sostegno, trovare giustificazione in una politica che abbia ricevuto il consenso dell'Unione europea.

Pertanto, dichiaro fin d'ora la disponibilità del Governo ad accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno che l'onorevole Lusetti presenterà.

PRESIDENTE. Sta bene. Gli emendamenti Lusetti 1.1 e 1.2 sono pertanto ritirati.

Poiché il disegno di legge consiste in un articolo unico, si procederà direttamente alla votazione finale.

**(Esame degli ordini del giorno
- Illustrazione - A. C. 1839)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A - A.C. 1839 sezione 7*).

L'onorevole Lusetti ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno n. 9/1839/1.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, voglio fare una precisazione. Ci hanno chiesto di rinunciare agli emendamenti di cui si è parlato e ben volentieri lo abbiamo fatto per consentire una agevole e rapida approvazione del provvedimento. Prendiamo atto della buona volontà del Governo di accogliere questo ordine del giorno (sottoscritto anche dai colleghi Pasetto, Tidei, Raffaldini, Cusumano), per sottolineare quanto sia importante procedere nella direzione del sostegno ad un settore che è gravemente penalizzato. Non possiamo però anche non tenere conto delle osservazioni che il collega Morgando ha fatto precedentemente, in maniera anche molto accorta, visto che fa parte della Commissione bilancio. Noi avvertiamo la necessità di misure di sostegno a favore di tutte le imprese del settore del trasporto, che si trovano oggi in grave difficoltà all'indomani degli attentati terroristici del settembre scorso e all'indomani della grave tragedia che ieri si è abbattuta nuovamente sulla popolazione newyorkese (a cui va la nostra solidarietà per il grave lutto che ha colpito la città).

Sappiamo che la grave crisi rischia di pregiudicare la sopravvivenza di tutte le imprese che operano nel settore del trasporto aereo. Quindi, chiediamo che il Governo, a partire dal 1° gennaio del 2001, avverta l'opportunità di prevedere una garanzia statale per il risarcimento dei danni subiti dai terzi, conseguenti ad atti

di guerra o di terrorismo, in favore di tutti i soggetti operanti nel settore aeroportuale. Poiché, in proposito, sono state fatte precedentemente alcune osservazioni da parte dell'onorevole Morgando, credo che, anche durante la discussione della legge finanziaria, che arriverà tra qualche giorno qui da noi alla Camera, ci possa essere l'opportunità di valutare la copertura finanziaria di questi provvedimenti che interessano tutto il settore del trasporto aereo. Per questo, insisto nel proporre questo ordine del giorno, sperando che non vi sia la necessità di porlo in votazione, visto che c'è un'accoglienza non formale, non di circostanza, ma sostanziale da parte del Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Buontempo ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno n. 9/1839/3.

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, ho presentato un ordine del giorno per arricchire un po' il contenuto del decreto del Governo. Di fronte alla crisi del settore aereo, anche in questa circostanza, si parla giustamente di imprese, ma queste imprese, nel momento in cui il Governo emana dei provvedimenti a loro favore, devono pure dare qualche assicurazione ai dipendenti. Non è possibile che, a seguito di ogni crisi, vengano emanati provvedimenti per le imprese ma non per i dipendenti delle imprese, e non è possibile che le imprese stesse non prendano alcun impegno, non prevedano alcuna programmazione o non predispongano alcun progetto per difendere l'occupazione. Quindi, il senso del mio ordine del giorno è questo. Il Governo ha fatto bene ad emanare il decreto, ma in esso i dipendenti non vengono citati. I provvedimenti non servono a risanare i bilanci, magari inquinati da precedenti pessime gestioni (come quella dell'Alitalia).

Quella dell'Alitalia è una storia lunga ed inquietante. Ascoltiamo da anni audizioni nelle quali viene dimostrato che l'Alitalia non è stata governata come si deve. Adesso, i provvedimenti emanati per questa emergenza non devono servire a

riparare i bilanci delle cattive gestioni ma devono servire a mantenere l'occupazione. Perché sono stati previsti questi provvedimenti per l'Alitalia? Perché l'Alitalia è la nostra compagnia di bandiera e perché possa rimanere competitiva ma assicurando il lavoro a chi, e sono la gran parte, non può andare a svolgere un altro tipo di lavoro.

Mi auguravo che nel testo riformulato ci fosse un minimo accenno ai dipendenti, non solo dell'Alitalia ma di tutto il comparto aereo. Non c'è nulla. Ecco, quindi, qual è il senso del mio ordine del giorno, che, con molta moderazione, impegna il Governo a predisporre un programma di interventi a medio e lungo termine volto al rilancio e alla rivalutazione di tutte le imprese del settore, in particolare dell'Alitalia, al fine di salvaguardare tutti i posti di lavoro del trasporto aereo, compresi quelli con contratti di formazione e a tempo determinato, utilizzando ammortizzatori sociali per non penalizzare i lavoratori. Si impegna, inoltre, il Governo a sostenere tale programma presso le istituzioni comunitarie a garanzia dello sviluppo industriale ed economico del paese. Su questo punto, vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi: se non c'è un impegno per i dipendenti, questo rischia di diventare un finanziamento per risanare gli errori dell'Alitalia e non per mantenere il lavoro e l'occupazione. Ecco il senso del mio ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*)

RENZO LUSETTI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, vorrei precisare che nell'illustrazione dell'ordine del giorno da me svolta poc'anzi, l'impegno del Governo si intende a partire dal primo gennaio del 2002. Ho detto, erroneamente, 2001 a causa di un errore di stampa.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

**(Esame degli ordini del giorno
- Parere del Governo - A.C. 1839)**

PRESIDENTE. Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. L'ordine del giorno Lusetti n. 9/1839/1 è accolto come raccomandazione; l'ordine del giorno Gibelli n. 9/1839/2 viene accettato e, per quanto riguarda l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1836/3, vorrei avanzare una richiesta all'onorevole Buontempo. Capisco lo spirito con il quale il collega ha presentato questo ordine del giorno tuttavia, vorrei rammentargli in primo luogo, che non spetta al Governo la scelta di politica aziendale dell'azienda Alitalia, che ha un suo *management* ed un suo consiglio di amministrazione; pertanto non possiamo imporre noi all'azienda politiche di carattere aziendale; in secondo luogo, vorrei precisare che la risposta al suo quesito sta nell'ultima riga del dispositivo dell'ordine del giorno, dove l'onorevole Buontempo stesso, correttamente, dice che bisogna sostenere tale programma presso le istituzioni comunitarie, a garanzia dello sviluppo industriale ed economico del paese e delle istanze della nostra compagnia di bandiera. Purtroppo, noi siamo vincolati al dettato comunitario, che impedisce qualsiasi forma di agevolazione aziendale e di finalizzazione di fondi in favore della compagnia aerea, perché, lo sappiamo benissimo, andremmo ad intaccare le regole della concorrenza nel mercato. La sede comunitaria è quella dove possono essere decisi eventuali contributi alle aziende di trasporto aereo e, in effetti, stiamo votando un provvedimento — in questo vorrei correggere l'onorevole Buontempo — che non dà alcun tipo di risorsa finanziaria all'azienda ma mette l'azienda stessa nella condizione di operare in assenza della disponibilità delle compagnie assicuratrici a garantire la copertura assicurativa alle aziende che effettuano il trasporto aereo, se non a costi che oggi le

compagnie non sono, assolutamente, in grado di sostenere.

Non si tratta, dunque, di un provvedimento che dà denaro a qualcuno, ma di un provvedimento che dà coperture e garanzie da parte dello Stato in assenza di operatori privati, quali le imprese di assicurazioni, che si sono dichiarate non più disponibili a garantire la copertura in caso di certe eventualità quali quella, purtroppo, determinatasi a seguito del tragico evento dell'11 settembre scorso.

Pertanto, potrei, al limite, accettare come raccomandazione l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1838/3 se modificato nel senso di non chiedere al Governo di salvaguardare tutti i posti di lavoro del trasporto aereo, compresi quelli con contratti di formazione e a tempo determinato, utilizzando ammortizzatori sociali per non penalizzare i lavoratori. Questi sono dispositivi che, innanzitutto, non sono previsti dalla legge, perché, purtroppo, per i lavoratori del comparto aereo non esiste l'istituto della cassa integrazione, non essendo previsto dal contratto collettivo di lavoro. Allo stesso tempo, non possiamo offrire oggi a tutti i dipendenti dell'Alitalia — sarebbe nostro auspicio che ciò avvenisse — garanzie di carattere occupazionale; politica, oltretutto, che spetta alle scelte aziendali.

Siamo in attesa che Alitalia presenti al ministero competente, cioè all'azionista Ministero del tesoro, un nuovo piano di ristrutturazione. Concordo con l'onorevole Buontempo che il piano dovrà essere questa volta credibile e che dovrà giustificare, da parte dello Stato, un ulteriore intervento o sostegno finanziario. Mi riferisco ai famosi 750 miliardi che non sono stati dati alla compagnia, ancorché assegnati. Lo Stato, responsabilmente, vuole aiutare Alitalia, purché in presenza di un piano industriale che dia garanzie anche al Governo sul fatto che non si verifichi di nuovo quanto già accaduto e appena lamentato dall'onorevole Buontempo, cioè che le risorse dello Stato, finalizzate al rilancio della compagnia, in pochi anni

vadano di nuovo « bruciate » senza alcun tipo di garanzia, nemmeno per l'occupazione.

Inviterei l'onorevole Buontempo a modificare il dispositivo, l'impegno per il Governo, perché l'esecutivo vuole sicuramente, come prevede il suo ordine del giorno, predisporre interventi a medio e lungo termine volti al rilancio e alla rivalutazione di tutte le imprese del settore e, in particolare, di Alitalia, nostra compagnia di bandiera ma — ed è questa la modifica che propongo — « al fine di salvaguardare anche l'occupazione ». Questo è un impegno che il Governo può assumersi e che accetta sicuramente, mentre ulteriori prese di carico di responsabilità — che, oltretutto, non sono di spettanza dell'esecutivo — non possono essere accettate. Se l'ordine del giorno viene quindi modificato come proposto, il Governo lo accetta come raccomandazione, come impegno ad operare in quella direzione; diversamente, devo dire all'onorevole Buontempo che sarei costretto a non accettare l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Buontempo, accetta la riformulazione del Governo?

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, proporrei di modificare l'impegno per il Governo nel seguente modo: al fine di salvaguardare l'occupazione nel settore del trasporto aereo, compresi i lavoratori con contratti di formazione e a tempo determinato, utilizzando ammortizzatori sociali per non penalizzare i lavoratori.

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. No, è accettabile una riformulazione che faccia riferimento solo all'occupazione in senso generale.

TEODORO BUONTEMPO. Sottosegretario Mammola, cosa vuol dire « solo l'occupazione in senso generale »? Ed i lavoratori con contratti di formazione e a tempo determinato?

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.

Queste sono scelte di politica aziendale. Il Governo non può accettare questa formulazione.

TEODORO BUONTEMPO. Sottosegretario Mammola, si tratterebbe di accettare una semplice raccomandazione. Occorrerà compiere una verifica in rapporto alle possibilità esistenti. Non si tratta di un obbligo perentorio, di carattere ordinatorio. Si tratta di un ordine del giorno. Sono disponibile a ritirarlo! L'italiano ha un senso molto chiaro...

PRESIDENTE. Il Governo accetta la controproposta formulata dall'onorevole Buontempo?

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, non vorrei ribadire ciò che ho già detto all'onorevole Buontempo, ma la garanzia di salvaguardare tutta l'occupazione, compresi i contratti di lavoro a tempo determinato, significherebbe, per il Governo, impegnarsi su scelte di politica aziendale che, oltre tutto, sono di competenza del *management* dell'azienda Alitalia. Il Governo non può quindi accettare oggi un impegno, in assenza anche di un piano industriale, che vincola l'operatività dell'azienda...

PRESIDENTE. Sottosegretario Mammola, abbiamo capito che il Governo non accetta la nuova formulazione dell'ordine del giorno proposta dall'onorevole Buontempo.

Onorevole Buontempo, il Governo non accetta quindi il suo ordine del giorno.

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, vorrei fare una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEODORO BUONTEMPO. Sottosegretario Mammola, propongo di modificare l'ordine del giorno nel seguente modo: a predisporre un programma di interventi a medio e lungo termine volto al rilancio ed alla rivalutazione di tutte le imprese del

settore e, in particolare, di Alitalia, nostra compagnia di bandiera, al fine di salvaguardare l'occupazione nel trasporto aereo, utilizzando anche ammortizzatori sociali per non penalizzare i lavoratori.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il Governo non può accettarlo.

TEODORO BUONTEMPO. Neanche in questa formulazione? Allora insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Onorevole Lusetti, insiste per la votazione del suo ordine del giorno?

RENZO LUSETTI. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO ROMANI, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, intervengo solo per un chiarimento. Siccome il Governo aveva accolto come raccomandazione l'ordine del giorno Lusetti n. 9/1839/1 e poiché l'onorevole Lusetti insiste per la votazione, chiedo al Governo di esprimere il suo parere in merito allo stesso ordine del giorno.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Il parere del Governo è il seguente: il Governo ha accolto come raccomandazione l'ordine del giorno Lusetti n. 9/1839/1.

**(Esame degli ordini del giorno
- Dichiarazioni di voto - A.C. 1839)**

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sugli ordini del giorno presentati.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Lusetti. Ne ha facoltà.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, apprezzo la sua disponibilità, ma poiché siamo tutti maggiorenni e vaccinati, credo che un ordine del giorno possa avere un valore in termini di impegno verso il Governo non se è accolto come raccomandazione, ma se è accettato in maniera sostanziale.

Chiedo, quindi, un accoglimento pieno del mio ordine del giorno. Poiché lei continua a parlare di un accoglimento come raccomandazione, insisto per la votazione, trattandosi di un provvedimento molto importante. Mi auguro, quindi, che vi sia il consenso dell'Assemblea su un provvedimento che impegna il Governo nel 2002, con tanto di risorse finanziarie disponibili.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Tidei. Ne ha facoltà.

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, concordo con l'onorevole Lusetti nel chiedere che sia posto in votazione l'ordine del giorno in esame, anche perché in Commissione ci è stato detto chiaramente che il Governo si impegna a valutare l'entità economica del nostro emendamento, che non era immediatamente accoglibile solo perché tecnicamente la spesa non era quantificabile. Vorremmo, quindi, che anziché un accoglimento come raccomandazione, vi fosse un impegno preciso del Governo, non appena tale valutazione sarà effettuata ovviamente dagli organismi tecnici.

Signor Presidente, vorrei aggiungere un'altra osservazione: mi sembra, francamente, che l'onorevole Buontempo sia caduto in contraddizione. Credo che egli parli sicuramente a titolo personale; infatti, non può avere - e non ha - il consenso della maggioranza, per una semplice motivazione. Se ben ricorderà, quando in Commissione l'amministratore delegato di Alitalia ha sostenuto con il suo piano di emergenza che vi era un esubero di 2.500 unità, addirittura il ministro Lunnardi lo ha immediatamente smentito dicendo che gli esuberi erano addirittura di

5.000 unità. Non solo, quindi, si prevede il licenziamento di 2.500 unità, ma il ministro dei trasporti pensa di licenziarne addirittura 5.000. Come può adesso l'onorevole Buontempo sostenere che non si deve licenziare nessuno, quando il Governo ha già detto che vuole licenziare 5.000 dipendenti dell'Alitalia?

Capisco, quindi, la difficoltà del sottosegretario che, evidentemente, non è in grado di accogliere una proposta che sicuramente tutela i lavoratori.

Nel merito, poi, ci riserviamo di intervenire, non solo per mettere in evidenza queste contraddizioni, ma soprattutto per evidenziare il forte ritardo del Governo su questa come su altre questioni (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, ritengo che il sottosegretario Mammola, nel sostenere che vi sarebbe un parere positivo in caso di votazione dell'ordine del giorno Lusetti n. 9/1839/1, abbia già indicato anche le modalità di voto per quanto riguarda lo stesso ordine del giorno. Esso, tra l'altro, riprenderebbe anche gli impegni assunti durante il lavoro in Commissione, quando unitariamente siamo giunti ad approvare gli emendamenti e le modifiche che rinveniamo nel provvedimento in esame. Entrerò nel merito nel corso della dichiarazione di voto sul complesso del provvedimento, ma ritengo che la vicenda si possa chiudere con un voto favorevole dell'Assemblea.

Sull'ordine del giorno del collega Buontempo n. 9/1839/3 ha già in parte fatto chiarezza l'onorevole Tidei. Vorrei invitare il Governo a modificare il proprio parere su tale ordine del giorno, perché la drammatica situazione in cui versano non solo l'Alitalia ma anche altre compagnie italiane è ormai sotto gli occhi di tutti.

È sufficiente un qualsiasi elemento per produrre effetti devastanti nei confronti

delle nostre compagnie aeree e delle migliaia di tecnici, piloti, dipendenti che vi lavorano. Credo sia ormai coscienza comune a tutti la necessità di un intervento straordinario del Governo nel settore del trasporto aereo. Quindi, credo che il Governo debba cogliere l'occasione fornita dall'ordine del giorno del collega Buontempo, perché la situazione del trasporto aereo nel nostro paese è gravissima. Non parlo soltanto della valutazione dei titoli in Borsa, ma della diffusa preoccupazione presente tra gli addetti ai lavori, tra i cittadini e tra gli utenti che, ormai, si sentono insicuri. Dunque, è necessario che vi siano procedure di tipo straordinario perché straordinaria è la crisi del settore.

L'impegno che l'Assemblea può chiedere al Governo nel senso di intervenire penso debba essere accolto positivamente. Pertanto sull'ordine del giorno Buontempo, esprimeremo il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Alfonso Gianni. Ne ha facoltà.

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, intervengo per dire che l'onorevole Buontempo ha ragione e, perciò, il gruppo di Rifondazione comunista voterà certamente a favore del suo ordine del giorno n. 9/1839/3 e condizionerà il voto sulla conversione in legge del decreto-legge all'esito del voto su tale ordine del giorno. È ben chiaro che l'ordine del giorno dell'onorevole Buontempo è in contraddizione con quanto detto in questa sede dal Governo. Tuttavia, il Governo è in contraddizione con il buon senso e la logica, perché non ci si può esporre sul terreno della garanzia, sulle questioni assicurative, e fare spallucce di fronte al problema dell'occupazione.

Le cifre ballano, appunto. L'amministratore delegato dell'Alitalia, Mengozzi, è venuto in Commissione lavoro a dire che vi sono 2.500 esuberanti; poi si è parlato di 5.000. Oggi l'autorevole quotidiano della Confindustria parla di 3.500 esuberanti, parla di dimissioni incentivate con un sistema —

direi — di prepensionamento. Si parla di altre forme di allontanamento, si parla di non conversione di tutti i contratti di formazione e lavoro che — ricordo al sottosegretario — sono tutti, ahimè, a tempo determinato.

Ha ragione, quindi, l'onorevole Buontempo: se il Governo vuole comportarsi in maniera seria e difendere gli interessi nazionali, a cominciare dagli interessi di quanti lavorano nel settore del trasporto aereo, deve difendere la conferma dei contratti a tempo determinato, cioè dei contratti di formazione e lavoro, e trovare una soluzione. Se il sottosegretario mi ascoltasse, capirebbe che basterebbe sentire gli esperti del Ministero del lavoro per rilevare che tale soluzione è tecnicamente possibile sul piano degli ammortizzatori sociali evitando il massacro dei licenziamenti. Ciò non avverrebbe, glielo posso dire in tutta tranquillità, nella pace sociale all'interno della situazione dell'Alitalia, all'interno di Fiumicino, all'interno del sistema dei trasporti aerei, ma troverebbe — e ben venga — una forte reazione popolare non semplicemente limitata alle vittime potenziali o reali del provvedimento di licenziamento. Infatti, attorno a quelle lavoratrici ed a quei lavoratori è in atto una larga solidarietà popolare.

Ecco, allora, i motivi per cui l'onorevole Buontempo, in questo caso, ha ragione da vendere e noi gliela diamo senza alcuna preoccupazione. Voteremo a favore del suo ordine del giorno: dall'esito di questo voto dipende il nostro atteggiamento nei confronti della conversione in legge del decreto-legge. Se l'ordine del giorno non verrà approvato, noi ci asterremo dalla votazione finale (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cirielli. Ne ha facoltà.

EDMONDO CIRIELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per annunciare che sosterrò l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3 e per esprimere anche una mia incredulità ri-

spetto a questo comportamento del Governo. Infatti, proprio perché non si tratta né di una legge né di un emendamento, proprio perché il sottosegretario ha sostenuto che non comporta spesa, trattandosi semplicemente di un impegno politico, dal momento che l'Alitalia chiede un sostegno, non capisco cosa ci sia di straordinario nell'assumere un impegno politico a salvaguardia dell'occupazione, soprattutto di quella precaria.

Mi sembra, quindi, un atteggiamento un po' superficiale rispetto, ripeto, ad una raccomandazione e ad un impegno politico — non un emendamento né una legge e senza un impegno finanziario da parte del Governo — e non capisco perché debba essere liquidato in maniera così banale.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Briguglio. Ne ha facoltà.

CARMELO BRIGUGLIO. Signor Presidente, vorrei vivamente sollecitare il Governo a rivedere questa posizione sull'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3, in quanto non mi sembra adeguatamente motivata; qualora permanesse, dichiaro, fin d'ora, che esprimerò un voto favorevole sullo stesso.

La sua proposta ha un valore prettamente politico ma c'è da discutere anche sui contenuti, perché, nel momento in cui l'Italia stipula numerosi contratti di formazione e lavoro — come il sottosegretario, sicuramente, sa — per le aziende normali che non godono di partecipazione da parte dello Stato, sussiste l'obbligo prioritario di puntare alla trasformazione a tempo indeterminato dei suddetti contratti.

Quindi, l'onorevole Buontempo ha indicato al Governo questa strada, perché i contratti di formazione lavoro non sono occupazione meramente precaria ma finalizzati preminentemente all'occupazione dei giovani, dove c'è un investimento in formazione; quindi, qualora si dovesse procedere al licenziamento, prioritariamente in quel settore, si tratterebbe di un doppio errore.

Per tali motivi, ritengo che il piano dell'Alitalia, illustrato in Commissione, debba prioritariamente farsi carico dell'occupazione perché, altrimenti, non si comprende per quale motivo ...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, per cortesia.

CARMELO BRIGUGLIO. ...si dovrebbe massicciamente intervenire in questa direzione. Di conseguenza, preghiamo ancora una volta il Governo di analizzare attentamente i contenuti politici e sociali e, soprattutto, il problema posto dall'onorevole Buontempo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Strano. Ne ha facoltà.

NINO STRANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, mi pare che il dibattito si stia incentrando su un aspetto fortemente politico. Non possiamo dimenticare che lo Stato possiede una notevole partecipazione in Alitalia e la stessa non è un ente avulso dalle scelte che sono state compiute in questi anni; quindi, fermo restando che la posizione del gruppo sarà decisa dallo stesso, ci permettiamo di sostenere una tesi che permetta all'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3 di poter essere approvato, anche modificato come da ultimo aveva proposto ...

PRESIDENTE. Vorrei pregare i deputati di consentire al sottosegretario Mammola di ascoltare l'intervento (*Commenti*).

NINO STRANO. ...l'onorevole Buontempo.

PRESIDENTE. Onorevole Strano, le chiedo scusa. Signor sottosegretario, la prego di ascoltare, perché non si può continuare il dibattito in questo modo. Proseguo pure, onorevole Strano.

NINO STRANO. Signor Presidente, rinuncio a parlare.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Pistone. Ne ha facoltà.

GABRIELLA PISTONE. Innanzitutto, vorrei sostenere sia l'ordine del giorno Lusetti n. 9/1839/1 sia l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3. Tuttavia, vorrei precisare che un ordine del giorno accolto come raccomandazione ma, in un certo senso, modificato in modo da divenire del tutto inefficace, francamente non possiamo accettarlo.

Quindi, sottosegretario, o si assume l'impegno di accettare gli ordini del giorno nella loro stesura originaria oppure la raccomandazione o la riformulazione, nel caso l'ordine del giorno Buontempo, non ci può soddisfare.

Quest'ultimo ordine del giorno chiede al Governo un impegno politico chiaro, preciso, cioè di lavorare affinché la più grande azienda italiana del trasporto aereo — che si trova in notevole crisi come tutte le aziende del trasporto aereo a livello internazionale — sia tutelata dal punto di vista dell'occupazione. Ciò mi sembra non solo legittimo ma anche assolutamente doveroso da parte di un Governo che intenda rappresentare la maggioranza dei cittadini. E la maggioranza dei cittadini si rappresenta anche assumendosi delle responsabilità precise, non a gestire l'Alitalia ma a far sì che questa azienda sia in grado, come compagnia aerea, di salvaguardare l'occupazione e di non mandare a casa i suoi lavoratori.

Si è detto della crisi internazionale ma, purtroppo, la nostra azienda soffre di una crisi preesistente. Oggi, oltretutto, si trovano anche i modi per riuscire a mandare a casa i dipendenti, facendoli passare per vittime della crisi internazionale. Cosa che non è assolutamente vera, come molti sanno bene in quest'aula.

Noi, come gruppo, sosterranno l'ordine del giorno Buontempo e il problema è che venga accolto nella sua formula piena.

Vorrei sottolineare che l'onorevole Buontempo, spesso e volentieri, si trova a sostenere nostre battaglie, nostri emendamenti. Dunque, mi domando: ma l'onore-

vole Buontempo ha sbagliato parte politica? Mi domando ciò perché questo sospetto mi sorge ogni giorno di più.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Trantino. Ne ha facoltà.

ENZO TRANTINO. Signor Presidente, non intendo entrare nel merito, soprattutto di fronte alla malizia dialettica, proposta dalla collega Pistone, che si è chiesta se per caso l'onorevole Buontempo non avesse sbagliato parte politica.

Siccome so che l'onorevole Buontempo è della mia stessa parte politica, credo che l'onorevole Pistone dovrebbe prendere atto che, all'interno di Alleanza nazionale, vi è libertà di pensiero, trasversalismo di idee, non vi sono muli né paraocchi e che, quindi, il mercato aperto ad altri non consente di godere dell'ammasso delle nostre teste.

Credo, dunque, che la questione, considerato che all'interno del Parlamento vi sono diverse interpretazioni, possa essere facilmente risolta dal signor sottosegretario, e perciò il contributo che mi permetto di suggerire, rimettendosi all'Assemblea.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Pagliarini. Ne ha facoltà.

GIANCARLO PAGLIARINI. Signor Presidente, intervengo a titolo personale, non avendo fatto in tempo a parlare con i miei colleghi. Tuttavia, vorrei chiedere al Governo di non riconsiderare il parere espresso sull'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3. L'onorevole Buontempo ha detto di voler tutelare non gli errori dell'Alitalia, ma il personale. Il guaio è che gli errori dell'Alitalia consistono proprio nell'aver assunto, in passato, più personale di quanto le sarebbe servito per essere competitiva sul mercato (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*). È questo il problema, capisce, signor Presidente? Si è parlato di situazione drammatica del trasporto aereo nel nostro paese; ma la situazione era drammatica

anche prima dell'11 settembre, perché la compagnia di bandiera, purtroppo, non ha operato in passato con efficienza, in modo da essere competitiva.

ALFONSO GIANNI. Allora bisogna licenziare il *management*!

GIANCARLO PAGLIARINI. Anche noi vogliamo tutelare, nei limiti del possibile, i dipendenti. Ci mancherebbe altro! Tuttavia, con questo testo, è come se dicesimo: brava Alitalia! Hai fatto bene ad assumere più persone di quelle che ti servono; continua così. Quindi, secondo noi, il Governo ha fatto bene a mettere i puntini sulle «i», senza contare che, se l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3 fosse approvato ed il Governo dovesse ottemperare agli impegni in esso contenuti, il paese avrebbe problemi con l'Unione europea, perché ci sono leggi comunitarie ben precise, che impediscono gli aiuti di Stato.

Quindi, su questa base, io sono d'accordo con il parere espresso dal sottosegretario di Stato (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega nord Padania e di Forza Italia*).

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, mi permetto di intervenire per trovare una soluzione. Mi pare di aver accolto come raccomandazione l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1938/3, purché riformulato: mi sembrava, infatti, che la formulazione originaria richiedesse un impegno troppo stringente e troppo vincolante, anche per l'operatività dell'azienda medesima e per le scelte aziendali, delle quali noi prendiamo atto, per poi concordare.

Credo che la polemica aperta da parte di molti colleghi sia, in fin dei conti, infondata e mi riferisco anche all'inter-

vento dell'onorevole Pistone. Noi ci impegniamo a predisporre un programma di interventi a medio e lungo termine, volto al rilancio ed alla rivalutazione di tutte le imprese di settore e, in particolare, dell'Alitalia, nostra compagnia di bandiera, al fine di salvaguardare l'occupazione. E l'occupazione è tale a 360 gradi. Non facciamo certamente distinzione tra i contratti a tempo determinato e quelli a tempo indeterminato. Quindi, c'è un assoluto impegno del Governo ad andare in favore anche della compagnia di bandiera, individuando tutte le forme di sostegno che, naturalmente, come qualche collega ricordava, devono essere compatibili con l'ordinamento comunitario e, quindi, devono trovare accoglienza all'interno della Comunità europea. Quindi, vorrei fare una proposta all'onorevole Buontempo, anche per dimostrare che non c'è una volontà di chiusura e che siamo, invece, impegnati nella stessa direzione. Peraltro, non è possibile indicare già adesso le forme e la strategia che l'azienda dovrà individuare con il Governo, per far fronte a quelle che saranno le difficoltà del personale. Ho usato il termine « saranno » perché nessuno ha ancora scritto, nessuno ha ancora mandato lettere di licenziamento a chicchessia. Stiamo facendo un processo alle intenzioni, da questo punto di vista; non sappiamo ancora quante persone, come e perché l'azienda intenderà, eventualmente, lasciare a casa.

Dunque, propongo all'onorevole Buontempo di rimanere fermi a quel dispositivo in cui dicevamo di salvaguardare l'occupazione, « individuando eventuali ammortizzatori sociali per non penalizzare i lavoratori », senza dare indicazioni stringenti e precise, ma cercando di individuare quali saranno le possibili soluzioni.

FRANCESCO GIORDANO. Attenzione, Buontempo !

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Si tratta di un impegno che il Governo, formalmente, aveva già preso, in un certo senso; comunque, non ho nulla in contra-

rio all'inserimento proposto (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. In sostanza, con questa riformulazione, il Governo accetta l'ordine del giorno Buontempo n. 9/1839/3.

Chiedo all'onorevole Buontempo se sia d'accordo con la riformulazione proposta dal Governo.

TEODORO BUONTEMPO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

**(Esame degli ordini del giorno
- votazione - A.C. 1839)**

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Lusetti n. 9/1839/1, accettato dal Governo

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Presenti	463
Votanti	456
Astenuti	7
Maggioranza	229
Hanno votato sì	451
Hanno votato no ..	5).

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 1839)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Gibelli. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, nel dichiarare il mio voto favorevole, mi preme sottolineare che, anche per le considerazioni espresse durante la discussione

generale, si rende necessario promuovere una serie di iniziative legislative per garantire alle società aeroportuali e alle società di trasporto aereo condizioni di accesso ai contratti assicurativi confrontabili alle situazioni previste prima dell'11 settembre scorso, per evitare, in futuro, che queste condizioni di copertura da parte dello Stato diventino tristemente una regola e, quindi, una situazione — seppur teorica — di esborso con carattere permanente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Tidei. Ne ha facoltà.

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la conversione in legge del decreto-legge in esame secondo noi è, purtroppo, l'ennesima riprova che quando il Governo si sostituisce al Parlamento con provvedimenti affrettati e parziali rischia poi di vedere gli stessi modificati radicalmente, rendendo praticamente nulli gli effetti della decretazione d'urgenza.

Nel caso particolare, il Governo, sulla base delle decisioni dell'Ecofin, il consiglio informale dei ministri finanziari dell'Unione europea, ha disposto la garanzia dello Stato a titolo gratuito per il risarcimento dei danni subiti da terzi in conseguenza di atti di guerra o di terrorismo nell'esercizio del servizio aereo a favore, ovviamente, delle imprese di trasporto aereo nazionale, muniti di valida licenza. È evidente che il provvedimento limita la garanzia, giustamente, agli importi per i quali le imprese di trasporto aereo sono nella impossibilità di ottenere una copertura assicurativa, o si vedono costrette, loro malgrado, ad accettare premi eccessivamente onerosi, rispetto alle ordinarie condizioni di mercato praticate fino all'11 settembre. La garanzia, nel decreto-legge veniva limitata nel tempo ad un solo mese dalla sua entrata in vigore, cioè fino al 28 ottobre. Al Senato, detto termine, giustamente, è stato prorogato di un altro mese, mentre la Camera, nella Commissione competente, ha proposto un'ulteriore proroga fino al 31 dicembre 2001. Quindi, si

tratta di una boccata di ossigeno che, fino al 31 dicembre, mette le compagnie di trasporto aereo in condizioni di maggior certezza e tranquillità, almeno per quanto concerne la copertura assicurativa. Ci auguriamo — e vogliamo augurarcelo sinceramente — che con il voto finale l'Assemblea confermi le nostre proposte emendative già fatte proprie dal relatore, ma l'emendamento che ha decisamente migliorato i contenuti del provvedimento è quello relativo alla estensione dei benefici previsti anche alle società di gestione aeroportuale che, alla stessa stregua delle compagnie di trasporto aereo, hanno subito ingenti danni a seguito degli attentati dell'11 settembre.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI (ore 18,20)**

PIETRO TIDEI. In caso contrario, avremmo creato una situazione di incomprensibile disparità di trattamento tra società di trasporto aereo e società di gestione aeroportuale. In verità, su una proposta emendativa dei colleghi del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo, che prevedeva l'estensibilità dei benefici di cui si tratta anche agli altri operatori aeroportuali, vi è stata la giusta osservazione per cui la quantificazione dei costi relativi e conseguenti non sarebbe stata possibile in tempi brevi e quindi la previsione di spesa non poteva essere tempestivamente assunta; ciò ha indotto i medesimi firmatari a trasformare l'emendamento in uno specifico ordine del giorno, che è stato testé approvato dall'Assemblea.

Signor Presidente, le grandi questioni aperte sul trasporto aereo non si risolvono assolutamente con questo provvedimento, che rimane un mero palliativo, che consideriamo in fondo come « il topolino partorito dalla montagna », anche se avrà il nostro voto favorevole. Si tratta di un provvedimento che non risolve minimamente i problemi aperti a seguito della crisi che ha colpito non solo il settore del trasporto aereo, ma l'intero comparto del turismo, con gravi effetti sull'indotto occupazionale.

È per questo che — come ho già avuto modo di sostenere nella discussione generale di ieri sul provvedimento — il Governo deve affrontare il problema. Signor sottosegretario, non possiamo andare avanti a colpi di raccomandazioni e di ordini del giorno annacquati come quello dell'onorevole Buontempo. Il Governo in questo caso ha dimostrato di far uso di un po' di furbizia nei confronti dell'onorevole di Alleanza nazionale. Infatti, quando l'esecutivo si presenta alla stampa e alla Commissione competente affermando che il piano di emergenza presentato da Alitalia è insufficiente perché i tagli devono essere maggiori — si passa addirittura da 2500 a 5000 persone — che senso ha poi accettare una raccomandazione che tende a salvaguardare i livelli di occupazione quando lo stesso Governo afferma che si deve ricorrere ai licenziamenti? È evidente che questa è una presa in giro e probabilmente l'onorevole Buontempo c'è stato ad essere preso in giro perché consapevole che il Governo non vuole tutelare i livelli di occupazione ma vuole tagliare le spese riguardanti l'Alitalia come, poc'anzi, i rappresentanti della Lega sostenevano. Noi diciamo che bisogna affrontare alle radici i nodi strutturali di questo decisivo settore dell'economia mondiale e mi permetto brevissimamente di elencarne alcuni che, sul piano strategico, globale ed organico, andrebbero affrontati e risolti in breve tempo.

Il primo di questi nodi da sciogliere è rappresentato dall'esenzione del pagamento dell'IVA sulla biglietteria aerea che, nonostante qualche vago impegno al riguardo, non verrà sciolto né con questo provvedimento né attraverso la legge finanziaria. C'è poi la questione riguardante l'estensione dei benefici previsti dalla legge n. 223 del 1991 a favore dei dipendenti delle società di trasporto aereo e delle altre società escluse. L'onorevole Buontempo si poteva appoggiare a tale proposta che può essere sviluppata dal Governo e da questo Parlamento. Bisogna estendere ad un settore che ne è privo e che rischia di essere espulso dal mercato del lavoro l'applicazione di benefici quali la cassa

integrazione guadagni, i contratti di solidarietà e gli altri ammortizzatori sociali. Vi è bisogno anche di un riequilibrio del traffico aereo tra gli *hub* di Malpensa e Fiumicino, soprattutto della riorganizzazione dell'intero comparto della sicurezza e della vigilanza che, dopo il tragico evento di Linate, si è purtroppo dimostrato carente ed inadeguato.

Infine vorrei parlare di quello che rappresenta un problema dolente, su cui il Governo deve rispondere; non è possibile — *ne bis in idem* dicevano i latini — stare da una parte e contemporaneamente pretendere di stare dall'altra. Si è parlato di ricapitalizzazione, di forme di finanziamento e di sostegno, anche se sappiamo tutti che, nell'ambito dell'Unione europea, c'è la Vicepresidente della Commissione europea Loyola de Palacio che ha la tendenza a non alterare le regole del mercato. In America, in Inghilterra, in Belgio come in altri paesi si sono sostenute e si continuano a sostenere le imprese di trasporto aereo. Per ciò che concerne il problema della ricapitalizzazione o di altre forme ad essa equiparate, bisogna cominciare a pensare che cosa effettivamente si vuole fare dell'Alitalia. Per uscire dallo stato di crisi si dovrà provare ad affrontare il mare aperto del mercato aereo mondiale e la sua globalizzazione. Lo stanziamento dei 24 miliardi di dollari approvato dal congresso americano il 1° ottobre rappresenta sicuramente un segno che va in questa direzione. Proponiamo incentivi fiscali che aiutino le aziende del settore a sostenere meglio il costo di una così pesante crisi.

L'Alitalia perde il 20 per cento del proprio mercato, è costretta a tagliare 34 linee aeree ed a prevedere licenziamenti per 2.500 persone: non è vero signor sottosegretario che non sta scritto da nessuna parte, sta scritto nel piano di emergenza che ha presentato l'amministratore delegato.

Infine, proponiamo il perseguimento convinto e non occasionale di una politica aziendale di alleanze strategiche con altri vettori internazionali il cui valore siner-

gico appare ormai indispensabile per affrontare un mercato mondiale sempre più competitivo.

Mi pare dunque, concludendo questo mio breve intervento, che oggi sia necessario più che mai che il Governo avvii una chiara e concreta politica di risanamento e di rilancio del trasporto aereo, con iniziative organiche e strutturali — non con palliativi come questo — che diano nuovamente linfa e slancio all'intero settore (turismo compreso), rifuggendo — questo è il pericolo messo in evidenza non solo da noi, ma anche dai lavoratori e da altri operatori — da facili tentazioni speculative che potrebbero indurre all'appropriazione, approfittando di questa particolare situazione di crisi, di un consistente e qualificato patrimonio pubblico, quale è quello rappresentato dall'Alitalia; compagnia dimagrita, volutamente alleggerita, casomai, di 5 mila dipendenti in esubero e declassata a compagnia regionale — questo è il pericolo vero per l'Alitalia! — che verrebbe svenduta, dico io se ciò accadesse, vergognosamente agli amici degli amici. Francamente ci auguriamo che ciò non possa mai verificarsi (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, l'iter del provvedimento in esame è un esempio che dimostra che quando il Parlamento e le Commissioni lavorano senza *aut aut*, forzature o resistenze da parte del Governo, la legge ne esce migliorata. Il decreto-legge originario, infatti, prevedeva che le prestazioni a titolo gratuito dello Stato italiano riguardassero solo le imprese di trasporto nazionale per la durata di un mese. Il Senato, discutendo liberamente, ne ha esteso la durata a due mesi, prefigurando la possibilità di estenderla sino al 31 dicembre del 2001. La Commissione trasporti della Camera...

Signor Presidente, mi sembra non sia presente in aula alcun rappresentante del Governo.

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Sono in aula, signor Presidente.

PRESIDENTE. Proseguia pure, onorevole Raffaldini.

FRANCO RAFFALDINI. La Commissione trasporti della Camera ha esteso le prestazioni di garanzia anche alle imprese di gestione aeroportuali, prorogando il periodo in modo chiaro fino al 31 dicembre del 2001. Negli ordini del giorno, poi, si sono individuate misure di sostegno ai lavoratori dell'intero comparto ed in merito a ciò il Governo aveva di nuovo cominciato a tentennare e a frenare. Il Parlamento, tuttavia, è stato chiaro!

Permane, signor Presidente, vi è una grave sottovalutazione del Governo sulla crisi del comparto aereo, rispetto alla quale è urgente un cambiamento di passo, un immediato impegno straordinario e non, come ha detto il sottosegretario, solo a medio e a lungo termine, ma subito, per non trovarci tutti travolti! È necessario — lo ripeto — un impegno straordinario.

Allo stesso modo il Governo, rispetto alla gravissima crisi della compagnia di bandiera, l'Alitalia, o ricopre il ruolo di semplice spettatore o si pronuncia nel senso di raddoppiare il numero dei licenziamenti. Ciò è gravissimo! Pertanto, il voto favorevole al provvedimento in esame è accompagnato — come tutti comprendono — da un pronunciamento chiaro e forte del Parlamento volto a mettere in campo scelte straordinarie per contrastare una crisi mai vista che potrebbe devastare, in tempi brevissimi, l'intero comparto, Malpensa e Fiumicino, indipendentemente dal riequilibrio; è un pronunciamento del Parlamento che il Governo, signor sottosegretario, deve rispettare ed accogliere (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Tuccillo. Ne ha facoltà.

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, intervengo per preannunciare il voto favorevole dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo su un provvedimento che desta comunque molte perplessità. La prima è stata illustrata in aula dall'onorevole Morgando in merito alla copertura di questo decreto-legge, problema da noi già sollevato in Commissione e che, nonostante oggi si registri un parere positivo della Commissione bilancio, lascia molte ed ampie perplessità.

Si tratta di un decreto-legge che sicuramente è divenuto più oneroso nel corso del suo iter legislativo, perché, partito con una copertura per un mese, questa è stata poi estesa successivamente a due mesi, ed infine, soprattutto grazie all'intervento e alla volontà dell'opposizione — con una capacità quindi di qualificare l'intervento in modo molto più positivo rispetto a come esso era nato — è stata estesa non soltanto alla compagnia di bandiera, ma anche agli operatori e ai gestori aeroportuali. A questi ultimi si è poi associata la richiesta, avanzata con l'emendamento presentato dall'onorevole Lusetti, volta ad estendere a tutti gli operatori aeroportuali gli effetti del decreto-legge in questione i quali, non meno dei gestori, risentono dell'impatto della situazione di crisi internazionale e che non meno di questi ultimi hanno diritto al riconoscimento, da parte del Governo, di misure di sostegno, in senso lato, che consentano di fronteggiare la crisi così come si manifesta.

Lo ha ricordato bene l'onorevole Tidei nel suo intervento: si tratta di un provvedimento molto angusto nello spirito dell'intervento sia rispetto ai problemi che il settore registra nella contingenza drammatica che viviamo, sia rispetto ad una più ampia ed efficace strategia politica relativa al settore dei trasporti, in particolare a quello aereo e aeroportuale.

I destini dell'Alitalia sono profondamente incerti: non si è registrata né si registra ad oggi, da parte del Governo, una linea di indirizzo chiara rispetto a quella che vuole e deve essere la capacità di portare fuori la nostra compagnia di bandiera dalle difficoltà in cui versa, difficoltà

sicuramente strutturali e precedenti anche a questo provvedimento; tuttavia, si tratta di difficoltà profonde che richiedono una politica chiara e definita rispetto agli obiettivi che si vogliono realizzare per la compagnia di bandiera.

Lo stesso vale, ancor più per certi versi, per i sistemi aeroportuali e per la rete dei nostri aeroporti; per quel che riguarda la definizione degli *hub* ed i rapporti fra Fiumicino e Malpensa e per quel che riguarda l'intera rete aeroportuale del nostro paese, la rete dei medi e piccoli aeroporti che non sono garantiti né inseriti in una strategia di sviluppo e di crescita di cui il Governo dovrebbe farsi carico.

Si tratta quindi di un provvedimento assai parziale, povero, che, tuttavia, per senso di responsabilità e per fronteggiare l'emergenza, noi ci impegniamo a sostenere e ad approvare; tuttavia, resta un provvedimento che non risolve, anzi per certi versi esso sottolinea, rimarca ed evidenzia tutte le carenze di politica dei trasporti di questo Governo.

Abbiamo appreso la settimana scorsa e che finalmente le deleghe per la politica dei trasporti e del settore aereo sono state concesse al viceministro Tassone.

Anche il fatto che si sia dovuto aspettare ben sei mesi perché le deleghe fossero attribuite e i ruoli politici fossero svolti da chi ha ottenuto la delega per seguire quel comparto specifico, a distanza di sei mesi dalle elezioni e dalla formazione del nuovo Governo, è un piccolo *vulnus* alla sostanziale democrazia del nostro paese. Ci auguriamo, adesso che la delega finalmente è stata concessa, di vedere avviata una politica più efficace, da parte del Governo, nel settore del trasporto aereo e nel settore aeroportuale (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, come già detto da altri colleghi, il decreto-legge al nostro esame è stato migliorato