

Per quanto riguarda l'articolo 5 del decreto-legge, le Commissioni esprimono parere favorevole sull'emendamento Benvenuto 5.20, mentre il parere è contrario su tutte le restanti proposte emendative riferite all'articolo 5 del decreto-legge. Il parere è contrario anche su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 6 e all'articolo 7 del decreto-legge, con esclusione degli emendamenti Nicola Rossi 7.130 e 7.139, 7.200 e 7.201 delle Commissioni, sui quali il parere è favorevole.

Con riferimento all'articolo 8 del decreto-legge, il parere è favorevole sull'emendamento Pagliarini 8.52 nonché sugli emendamenti 8.200, 8.201 e 8.202 delle Commissioni mentre su tutte le restanti proposte emendative il parere è contrario. Infine, le Commissioni esprimono parere contrario su tutti gli emendamenti riferiti all'articolo 9 del decreto-legge con esclusione dell'emendamento 9.100 delle Commissioni, sul quale il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Il Governo ?

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

ANTONIO LEONE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, ritengo sussistano le condizioni per chiedere all'Assemblea di sospendere l'esame di questo provvedimento per un duplice ordine di ragioni. La prima è legata a questo stesso decreto-legge e alla necessità di procedere ad una pausa di riflessione, affinché possano intercorrere contatti politici per concordare un iter più agevole; la seconda è legata al prosieguo dei nostri lavori e all'esame degli argomenti iscritti all'ordine del giorno della seduta odierna. Infatti, vi sono alcuni provvedimenti urgenti; in particolare, per quanto concerne il decreto-legge in materia di trasporto aereo, ormai prossimo alla scadenza, bi-

sogna tener conto del fatto che, alla luce di una modifica che dovrebbe essere inserita durante l'esame alla Camera, lo stesso dovrebbe essere nuovamente esaminato dal Senato.

Per queste ragioni chiedo una sospensione dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 63 del 2002, per consentire l'esame dei successivi provvedimenti all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sulla richiesta formulata dall'onorevole Leone darò la parola, ove ne facciano richiesta, ad un oratore a favore e ad uno contro.

RENZO INNOCENTI. Chiedo di parlare a favore.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO INNOCENTI. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione gli argomenti ricordati e proposti all'Assemblea dal collega Antonio Leone, il quale, tra le motivazioni, ha indicato la necessità di dare priorità al disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 2002, n. 45, in materia di trasporto aereo.

Faccio all'Assemblea un'ulteriore proposta: per quanto riguarda le priorità, sarebbe interessante avere la possibilità di esaminare, subito dopo il provvedimento in materia di trasporto aereo, la ratifica del trattato di Kyoto; infatti, sull'argomento, oltre all'urgenza determinata dalla rilevanza del contenuto del trattato internazionale, c'è anche un impegno assunto dal nostro paese nelle sedi internazionali: anche ultimamente, attraverso il ministro Matteoli, si è detto di voler ratificare il trattato entro la fine di maggio. Dunque, o noi riusciamo ad approvare la ratifica in questi giorni, per poi trasferire il provvedimento al Senato, dando, quindi, piena attuazione e soddisfacimento agli obblighi ed agli impegni assunti in sede internazionale o questa scadenza rappresenterà un ulteriore momento di inadempienza su argomenti che a noi Democratici di sinistra premono moltissimo.

Pertanto, nel dichiararmi favorevole alla proposta dell'onorevole Antonio Leone, ritengo di proporre questa ulteriore variazione.

PRESIDENTE. Prendo atto che nessun deputato intende parlare contro la proposta dell'onorevole Antonio Leone, né contro l'ulteriore proposta avanzata dall'onorevole Innocenti.

ANTONIO LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO LEONE. Signor Presidente, la richiesta di sospendere l'esame del provvedimento, per procedere all'ulteriore corso dell'ordine del giorno, era determinata da ragioni di urgenza. Non mi sembra che il disegno di legge di ratifica del protocollo di Kyoto risponda a simili esigenze. Naturalmente, possiamo esaminarlo tranquillamente: visto che, tra l'altro, l'ordine del giorno prevede l'esame di un altro disegno di legge di conversione di un decreto-legge, non vedo perché sia necessario procedere *per saltum* nel proseguire i lavori. Tra l'altro, per il disegno di legge di ratifica del protocollo di Kyoto non prevedo un esame molto agevole, visto che sono stati presentati 40 emendamenti.

Dunque, andiamo avanti con l'ordine del giorno come stabilito, considerando che, prima della ratifica del protocollo di Kyoto, è previsto l'esame di un altro disegno di legge di conversione di un decreto-legge e che ciò rientrerebbe nella *ratio* per cui richiediamo la sospensione dell'esame di questo provvedimento. Mi sembra che non ci si possa legare necessariamente all'urgenza. Quindi, direi di andare avanti: passa il principio che andiamo avanti secondo l'ordine del giorno; sicuramente arriveremo ad esaminare anche il disegno di legge di ratifica del trattato di Kyoto nel prosieguo dei lavori. Dipende anche dal tempo che richiederà l'esame dei disegni di legge di conversione che sono senz'altro più urgenti.

FRANCESCO GIORDANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, noi aderiamo alla richiesta. Tuttavia, poiché l'onorevole Antonio Leone ha detto che c'è un problema relativo alla conversione dei decreti legge... chiediamo che, dopo l'esame dei due disegni di legge di conversione, si possa prevedere anche la ratifica del trattato di Kyoto. Riconosciamo l'urgenza dei decreti-legge, ma a seguire c'è la ratifica del trattato di Kyoto.

PRESIDENTE. Dunque, la proposta si sarebbe così articolata: i due decreti-legge e poi la ratifica del trattato di Kyoto.

ALESSANDRO CÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO CÈ. Signor Presidente, come Lega nord siamo d'accordo sull'ipotesi di sospendere l'esame del provvedimento per passare al punto successivo dell'ordine del giorno. Non siamo assolutamente d'accordo sull'ipotesi di invertire ulteriormente il programma dei nostri lavori per i punti successivi.

Tra l'altro, anche in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo avevamo sostenuto la necessità, l'importanza e anche l'urgenza di mettere al primo punto dei lavori di questa settimana l'esame del disegno di legge sull'immigrazione. Pertanto, non siamo disposti a posticiparlo ulteriormente anticipando l'esame del provvedimento, pur importante, sul protocollo di Kyoto.

TEODORO BUONTEMPO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, mi scusi, intervengo per un semplice curiosità regolamentare, perché sia chiaro a tutti. Dopo che il relatore e il Governo si sono pronunciati sulle proposte emendative, sulla base di quale norma del

regolamento si può in questa fase sospendere e rinviare l'esame dell'argomento all'ordine del giorno?

PRESIDENTE. Onorevole Buontempo, si può certamente sospendere. Si tratta di un'ipotesi e vi sono dei precedenti. Sto cercando di trovare un accordo all'unanimità su questo argomento.

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, è sicuramente un mio limite, ma vorrei capire su cosa andiamo a votare, perché abbiamo una proposta iniziale dell'onorevole Antonio Leone, una proposta integrata dell'onorevole Innocenti, vi è poi la proposta avanzata dall'onorevole Giordano e infine quella dell'onorevole della Lega nord Padania, che ha detto di non essere disponibile — se non ho capito male — a nessuna delle proposte (quindi si tratta di una quarta proposta).

Allora, nel momento in cui dobbiamo andare a votare sulla nostra organizzazione dei lavori e anche e soprattutto su questioni che — lo sappiamo perfettamente — fanno parte del dibattito politico, prima di votare, la vorrei pregare di chiarirci bene su cosa votiamo, perché non credo che sia chiaro a tutti.

PRESIDENTE. Colleghi, vorrei fare una proposta, per vedere se riusciamo a trovare un accordo.

Invece di votare la proposta testé avanzata, potremmo passare alla discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge sul trasporto aereo e valutare successivamente cosa fare.

Poiché non rilevo che su tali ipotesi vi sia consenso, passiamo ai voti.

Pongo in votazione mediante procedimento elettronico senza registrazione dei nomi la proposta dell'onorevole Leone di sospendere la discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge

n. 63 del 2002 e di passare all'esame del successivo punto all'ordine del giorno.

(È approvata).

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 1298 — Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 2002, n. 45, recante proroga del termine in materia di copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo (approvato dal Senato) (2650) (ore 17,03).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 2002, n. 45, recante proroga del termine in materia di copertura assicurativa per le imprese nazionali di trasporto aereo.

Ricordo che nella seduta del 10 maggio 2002 si è conclusa la discussione sulle linee generali.

(Esame dell'articolo unico — A.C. 2650)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione, identico a quello approvato dal Senato (*vedi l'allegato A — A.C. 2650 sezione 1*).

Avverto che le proposte emendative presentate sono riferite agli articoli del decreto-legge, nel testo della Commissione, identico a quello del Governo (*vedi l'allegato A — A.C. 2650 sezione 2*).

Avverto, inoltre, che è stato presentato l'emendamento al titolo Tidei Tit. 1 (*vedi l'allegato A — A.C. 2650 sezione 3*).

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

Avverto inoltre che la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A — A.C. 2650 sezione 5*).

Avverto altresì che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A — A.C. 2650 sezione 6*).

Avverto infine che la Presidenza, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 7, del regolamento, non ritiene ammissibili i seguenti articoli aggiuntivi, che riguardano materie in alcun modo ricomprese nel contenuto del decreto (*vedi l'allegato A — A.C. 2650 sezione 4*): Tidei 1.02 e 1.03, recanti interventi straordinari per l'occupazione nel settore del trasporto aereo; Boato 1.04, recante interventi per la riduzione dell'inquinamento acustico; Tidei 1.01, volto a prevedere interventi per l'abbattimento della rumorosità e per la sicurezza degli aeroporti.

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

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

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, prima di entrare nel merito sul complesso degli emendamenti, mi sia consentito porre una questione di metodo che soprattutto rappresenta — se ancora ce ne fosse bisogno — per l'ennesima volta la scarsa considerazione che il Governo ha dell'Assemblea e soprattutto dei parlamentari. Mi riferisco al fatto — rilevato in precedenza anche dall'onorevole Leone — che questo provvedimento riveste caratteri...

PRESIDENTE. Onorevole Tidei, le chiedo scusa ma desidererei avere un po' più di tranquillità in aula per poterla ascoltare serenamente. Prego, onorevole Tidei.

PIETRO TIDEI. Dicevo che l'onorevole Leone ha rappresentato la necessità di passare al successivo punto dell'ordine del giorno per il semplice motivo che questo provvedimento riveste carattere di urgenza. Questo provvedimento non avrebbe minimamente rivestito carattere di urgenza se il Governo non si fosse assunto la responsabilità di riscrivere improvvisamente ed interamente — dopo giorni di discussioni e di esami nella competente sede — l'articolo. Inoltre, si è impedita la presentazione di subemendamenti, poiché

l'articolo di cui sopra è stato consegnato ieri sera e stamattina alle 8 e mezza è scaduto il termine per la loro presentazione. Inoltre, come se ciò non bastasse, sono stati fatti decadere molti emendamenti che rappresentavano il risultato di una discussione che si era liberamente tenuta all'interno delle Commissioni. Se adesso questo provvedimento dovrà essere necessariamente rinviato al Senato, certamente non è colpa né dei deputati né di questa Assemblea ma, sicuramente, della disattenzione e della superficialità di un Governo che chiama i parlamentari a discutere e poi, improvvisamente, cambia linea inventandosi un nuovo testo che, evidentemente, assumerà un carattere di urgenza, poiché entro il 28 maggio dovrà essere necessariamente esaminato dal Senato.

Per quanto riguarda il merito, riteniamo di trovarci di fronte — come abbiamo già detto più di una volta — ad un atto dovuto, soprattutto dopo il verificarsi dei tragici fatti del 11 settembre: lo abbiamo sostenuto e lo risostendiamo. Inoltre, i ministri finanziari europei e dei trasporti hanno ritenuto opportuno che i singoli Stati membri — alla stessa stregua di come gli Stati Uniti d'America si erano comportati nei confronti delle loro compagnie aeree — potessero concedere aiuti a sostegno delle loro compagnie aeree per venire incontro ad un momento di crisi determinato dai tragici fatti dell'11 settembre. Peraltro, noi avevamo chiesto ben altre cose al Governo italiano, ma ci ritornerò tra breve. Intanto, debbo dire che questo provvedimento è un *minus*, un topolino partorito dalla montagna del Governo, un topolino che certamente, se da una parte allevia in parte il peso che oggi viene scaricato totalmente sulle compagnie aeree, dall'altra credo non risolva alla radice i grossi problemi che affliggono l'intero comparto del trasporto aereo. Tali problemi sono sorti, non solo a seguito dei fatti dell'11 settembre ma, soprattutto, perché oggi più che mai manca in Italia una riforma strategica e strutturale dell'intero comparto aereo.

Per quanto concerne il primo problema noi, in sede di conversione in legge di un decreto-legge analogo, avevamo già detto – e quest’oggi il Governo, anche se non lo ammette, di fatto, ci dà ragione – che il termine del 30 aprile era, obiettivamente, minimo, che non sarebbe stato sicuramente sufficiente e che i ministri finanziari dell’Unione avrebbero sicuramente accordato un ulteriore proroga. In quella sede proponemmo di prorogare il termine di nostra iniziativa, andando al di là di ciò che ci veniva suggerito in ambito europeo. Il Governo ci disse che ciò non era possibile perché saremmo incorsi nell’apertura di una procedura di infrazione ai danni dello Stato italiano. Guarda caso, oggi ci danno ragione e quindi ci si ripresenta per l’ennesima volta una proroga. Comunque, visto che ormai maggio sta per scadere, vi presentiamo un emendamento o una serie di emendamenti che vanno certamente al di là dello stringato termine del 30 maggio che, sicuramente verrà prorogato dal Governo, in modo particolare dall’Unione europea, dalla De Palacio e, sicuramente, dai ministri finanziari.

Bene, in quella sede ci fu detto di « no », mentre oggi vi presentate dandoci, in certo senso, ragione, forse con qualche mese o giorno di ritardo.

La seconda questione che vorrei proporvi è la seguente: abbiamo presentato alcuni emendamenti che sicuramente sono decaduti, a seguito della proposta emendativa del Governo. Abbiamo, allora, presentato altre proposte emendative, anche se in fretta e furia (nel caso di specie abbiamo presentato subemendamenti), con lo scopo di emendare quella governativa, approfittando di questa occasione – come peraltro hanno fatto altri Governi – per cercare di elevare l’intervento strutturale del Governo (nel corso della discussione entrerà nel merito della questione) a favore dell’intero comparto del settore aereo.

Molti di voi, per esempio, prendendo l’aereo, avranno notato davanti alla sala vip dell’aeroporto di Fiumicino la presenza di molti lavoratori che sono senza

stipendio da mesi, sebbene avessimo sollevato il problema e presentato ordini del giorno e nonostante le rassicurazioni dei rappresentanti del Governo, espresse in quest’aula, che i problemi sarebbero stati risolti. Nonostante ciò, centinaia di lavoratori sono ancora costretti a rimanere lì e a bivaccare davanti alla sala freccia alata dell’aeroporto, perché il Governo continua ad essere latitante (*Commenti dai banchi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)... stia calma collega, uso il modo che ritengo più opportuno e, quando sarà il suo turno, prenderà la parola e contesterà quanto sto affermando. La prego per ora di lasciarmi parlare... (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l’Ulivo*).

Allo stesso rappresentante del Governo che è presente in questa sede chiesi in Commissione di intervenire per il semplice motivo che l’ENAC aveva emesso un’ordinanza nei confronti degli aeroporti di Roma con la quale si stabiliva o meglio si intimava agli stessi di procedere all’assunzione diretta del servizio e, quindi, alla riassunzione dei lavoratori. La suddetta ordinanza non è stata minimamente rispettata dagli aeroporti di Roma; nonostante le riunioni in prefettura, con la presenza del sindaco Veltroni, del presidente della provincia di Roma e della regione Lazio, questa ordinanza è ancora lettera morta ed i lavoratori non sono stati riassunti. La crisi è sicuramente forte ed il Governo continua a latitare. Noi avevamo affermato un’altra cosa (*Commenti dai banchi dei deputati del gruppo di Forza Italia*)... signor Presidente, su questo terreno potrei ancora continuare....

PRESIDENTE. Onorevole Tidei, le chiedo scusa; colleghi vi prego di mantenere un contegno improntato alla tolleranza. Non capisco questa reazione.

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, sa quale è il problema? A Roma, in genere, si dice: li abbiamo presi con il sorcio in bocca. La verità è che il Governo, su questo come su altri argomenti, fa delle promesse e non le mantiene.

Relativamente al trasporto e all’auto-transporto, il sottosegretario Letta disse:

oggi non piove, ma quando ciò accadrà, apriremo l'ombrello. Con l'approvazione del provvedimento di pochi giorni fa è piovuto molto, ma l'ombrello del Governo non si è visto. Anche in questo caso, devo rilevare che il Governo ha promesso un intervento immediato ed urgente, ma, di fatto, i dipendenti della Ligabue, della Paoletti, dell'indotto sono ancora legati ed incatenati all'aeroporto e nessuno sicuramente se ne accorge.

Come ho affermato precedentemente, abbiamo tentato di elevare, anche in occasione della discussione di questo importante argomento, il tono ed il livello del confronto, proponendo al Governo alcuni emendamenti che evidentemente lo stesso riterrà di non accogliere perché non attinenti — loro diranno — alla materia in questione; poi, guarda caso, con riferimento ad alcuni decreti-legge, il Governo infila surrettiziamente misure che non sono minimamente attinenti al provvedimento in discussione e l'Assemblea, purtroppo, con la maggioranza blindata, è costretto a recepirle, anche se quegli emendamenti non avrebbero nulla a che vedere con tale provvedimento. È certo allora che, quando si parla di lavoratori e di sostegno all'occupazione, quando si parla di dare una boccata di ossigeno a coloro che sono rimasti senza stipendio da sei mesi, si invoca la non attinenza dell'argomento rispetto alla discussione in corso.

Avevamo proposto l'applicazione della legge n. 236 del 1993 e questa proposta è stata impunemente rigettata; abbiamo proposto, e lo riproponiamo, l'applicazione della legge n. 223 del 1991, ovvero l'estensione della cassa integrazione guadagni, considerato che molti lavoratori ne beneficiano in un momento di crisi. Questa è una situazione di crisi, dal momento che sappiamo che ci sono 3500 esuberanti soltanto per quel che riguarda Alitalia, che vi sono già licenziamenti in molti aeroporti, che la Varig ha chiuso, la Swissair ha chiuso, la Sabena ha chiuso, con centinaia di lavoratori senza stipendio. Abbiamo proposto e proponiamo tutt'oggi che questa Assemblea si faccia carico di problemi

che non sono minimali e che non bisogna assolutamente sottovalutare perché si tratta del salario dei lavoratori. Su questo purtroppo registriamo ancora una volta l'ostinazione da parte del Governo che probabilmente è in tutt'altre faccende affaccendato e che è sicuramente sordo ai problemi posti dai lavoratori. Sicuramente le organizzazioni sindacali al riguardo hanno avuto molto tempo per agire, ma al momento non vi è nulla di tutto questo.

Dobbiamo, in un momento come questo, sicuramente valutare l'opportunità che su un decreto-legge come questo, il Governo compia un atto di resipiscenza ed in modo particolare riteniamo che ciò debba accadere vuoi per quanto riguarda gli emendamenti relativi all'applicazione di leggi importanti, vuoi per quanto riguarda la possibilità che si vada ad un'ulteriore proroga, vuoi per quanto riguarda la necessità di portare avanti la discussione su un altro terreno. Infatti in questi giorni — e questo è assolutamente attinente al tema — anzi, proprio oggi, abbiamo affrontato la questione in sede di indagine conoscitiva sul trasporto aereo, dove molto si parla di sicurezza dopo i fatti di Linate, tant'è che è stata aperta un'indagine, per comprendere le ragioni e non soltanto le responsabilità — perché quest'ambito è di competenza dell'autorità inquirente a livello penale —, che hanno portato a quel tipo di incidente ma anche per verificare se esiste la possibilità di modificare un sistema — in particolare per la sovrapposizione di responsabilità e per i limiti del nostro ordinamento giuridico e della nostra legislazione —, attraverso la modifica del regolamento.

È allora chiaro che, a fronte di questo, — lo abbiamo già fatto in Commissione, lo facciamo oggi e lo rifaremo successivamente — intendiamo approfittare di questa situazione perché molti emendamenti presentati sono attinenti al tema e prefigurano sin da ora una battaglia che certamente condurremo nel futuro.

L'obiettivo è quello di riformare globalmente l'intero sistema del comparto aereo uscendo dalle contraddizioni nelle quali siamo, ma, in modo particolare,

individuando le soluzioni che consentano, tra l'altro, di evitare la confusione esistente, perché spesso sovrapposizioni di competenze non determinano in maniera chiara le responsabilità.

PRESIDENTE. Onorevole Tidei....

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, ho ancora un minuto. Mi sembra che il tempo scorra velocemente. Ma occorre dare soprattutto l'idea di una riforma strutturale e globale del comparto aereo che ci consente effettivamente non soltanto di evitare nel prossimo futuro incidenti quali quelli di Linate, ma che in modo particolare contrastino — questo è il punto fondamentale che si ritroverà successivamente — in maniera definitiva l'attuale atteggiamento del Governo che vuole approfittare, ripeto, di una situazione come questa per imporre al Parlamento una riforma che tende a privatizzare completamente non soltanto la gestione aeroportuale, ma soprattutto la sicurezza sulla quale certamente molti operatori faranno *business*, ovvero cassa, i quali certamente non avranno né la competenza né le capacità per garantire quegli standard di sicurezza.

Per queste ragioni, noi contrasteremo questo disegno. Riteniamo che all'interno dell'aeroporto debba esservi un responsabile di natura pubblica e non privatistica e che, in modo particolare, la vigilanza e la sicurezza debbano essere affidate ad enti pubblici e non a privati il cui scopo principale è sicuramente fare cassa, fare affari e certamente non quello di garantire livelli di sicurezza adeguati.

Per questa ragione, anche su questo punto abbiamo presentato alcuni emendamenti. Aspettiamo che il Governo si dichiari, dopodiché, al momento, decideremo il nostro voto (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-Ulivo*).

RENZO LUSETTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire sui singoli emendamenti, lasciando al collega Pasetto l'intervento sul complesso delle proposte emendative.

Vorrei capire, visto che l'altro giorno vi è stato un articolato dibattito sul tema del trasporto aereo, per quale motivo il Governo ha presentato «in zona Cesarini» un ulteriore emendamento che ci ha costretto a presentare subemendamenti, lavorando anche di notte — poiché il termine ultimo era fissato per stamattina alle 8,30 — senza dare una spiegazione oggettiva. Pertanto, sarebbe opportuno — se lei lo ritiene, signor Presidente — che il Governo, prima di iniziare la discussione, fornisca un'informativa specifica, specializzata, articolata e definitiva, visto che non è un tema che affrontiamo oggi, ma di cui parliamo ormai da mesi. Come lei ricorderà, sottosegretario Mammola, già qualche mese fa discutemmo a lungo su un ordine del giorno. Vorrei capire se il Governo è disposto a dare un'informativa sulle motivazioni che lo hanno indotto a presentare l'emendamento 1.6 e, se possibile, vorrei comprendere la *ratio* del Governo in ordine al provvedimento relativo al trasporto aereo.

PRESIDENTE. Il Governo deve dire qualcosa a questo proposito?

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il Governo, onorevole Lusetti, non intende rispondere.

RENZO LUSETTI. Il Governo sbaglia, signor Presidente!

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

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, abbiamo presentato diversi emendamenti a questo provvedimento, che ha origine — ed è stato reiterato — dai gravi attentati di New York e Washington dell'11

settembre 2001. Rispetto a tali gravissimi fatti, sia gli Stati Uniti che l'Unione europea hanno adottato provvedimenti specifici. Il trasporto aereo europeo ha risentito pesantemente degli attentati di New York e di Washington dell'11 settembre scorso. L'Unione europea si è immediatamente mobilitata per risolvere le questioni più urgenti e per modificare la vigente normativa adattandola alla nuova realtà. Adottate le misure — decise dal Consiglio europeo del 21 settembre 2001 e dal Consiglio dei trasporti del 14 settembre 2001 — volte a rafforzare la sicurezza aerea, si è voluto affrontare le ripercussioni degli attentati sulla situazione del settore aereo, già caratterizzato da una pressante esigenza di consolidamento.

La commissaria europea De Palacio ha incontrato già il 20 settembre 2001 i rappresentanti delle associazioni delle compagnie aeree e, pur riconoscendo la situazione eccezionale in cui si trovavano, la signora De Palacio ha ricordato che la Commissione europea non avrebbe potuto tollerare misure che rischiavano di distorcere la concorrenza tra i diversi Stati e fra le diverse compagnie, né accettare che la presente situazione fosse addotta a pretesto per ritardare le necessarie ristrutturazioni.

Tuttavia, ha dichiarato che la situazione avrebbe potuto giustificare l'adozione di misure particolari, ritenendo legittimo che gli Stati membri si facessero carico degli oneri legati al rafforzamento delle misure di sicurezza.

A fronte del considerevole aumento dei premi assicurativi, per garantire la copertura dei rischi legati ad atti di terrorismo e di guerra, alcuni Stati membri hanno annunciato, già alla fine della settimana del 17 settembre 2001, la loro intenzione di concedere aiuti alle proprie compagnie nazionali.

Su richiesta della Commissione che aveva loro richiesto di assumere un orientamento comune al riguardo, i ministri delle finanze, riunitisi il 22 settembre, hanno deciso che gli Stati membri fossero eccezionalmente autorizzati a farsi carico della copertura dei rischi in questione

oppure dei maggiori oneri assicurativi, a condizione che tali aiuti fossero rigidamente disciplinati e notificati alla Commissione. Gli Stati Uniti, dal loro canto, hanno adottato un pacchetto di misure a sostegno delle proprie compagnie aeree. Si è dovuto, quindi, valutare gli eventuali effetti degli aiuti statunitensi sui mercati in cui risulta più agguerrita la concorrenza tra compagnie americane ed europee, vale a dire sulle linee transatlantiche. Questa valutazione è stata particolarmente difficile.

Nel valutare gli interventi di sostegno a favore del settore aereo, la Comunità ha voluto garantire che non comportassero distorsioni nella concorrenza e che non ostacolassero né pregiudicassero il processo di consolidamento e ristrutturazione, già avviato prima degli eventi dell'11 settembre.

Gli attentati hanno avuto un forte impatto sugli Stati Uniti. Gli obiettivi dei terroristi che si trovavano nel territorio americano, ossia gli aerei, erano in servizio su rotte interne degli Stati Uniti; le autorità americane hanno chiuso il proprio spazio aereo per diversi giorni ed i cittadini americani hanno reagito immediatamente, annullando numerosi viaggi già pianificati.

Il settore dei trasporti, per quanto riguarda, invece, la situazione in Europa, è, da sempre, caratterizzato da un'insufficiente capitalizzazione, da un'eccessiva frammentazione a livello europeo, da un'eccessivo indebitamento e da una mancanza cronica di liquidità.

Le compagnie aeree si trovavano, già allora, a dover affrontare i problemi legati al percettibile rallentamento della crescita economica e la crisi dell'11 settembre ha colpito uno dei settori europei già indebolito a causa dei rincari del petrolio, registrati lo scorso anno. Nonostante diverse compagnie avessero già avviato piani di ristrutturazione, il percorso era ancora lungo. La crisi succeduta ha amplificato i problemi preesistenti e si è collocata nel processo di ristrutturazione già avviato.

Nei giorni successivi all'11 settembre, la domanda si è considerevolmente ridotta. Il

fenomeno è stato particolarmente marcato negli Stati Uniti ove la riduzione ha toccato il 75 per cento e ha interessato anche le rotte transatlantiche, servite dalle compagnie europee. In Europa, la riduzione del traffico aereo è stata molto meno importante, assestandosi tra il 15 e il 30 per cento. In ogni caso, i coefficienti di riempimento si sono ridotti, soprattutto sulle tratte secondarie, dal 20 al 30 per cento, colpendo, in particolare, le compagnie che operavano a livello regionale.

In base ad un campione formato da 13 compagnie aeree, l'associazione delle compagnie aeree ha previsto, entro la fine dell'anno 2001, perdite di fatturato pari a circa 3,6 miliardi di euro, a fronte di una riduzione del traffico del 7,7 per cento e di una riduzione di capacità del 4,7 per cento.

Secondo l'associazione delle compagnie aeree, queste ultime hanno bloccato a terra 108 aerei, pari al 5,6 per cento della flotta complessiva, mentre 17.000 dipendenti hanno rischiato il licenziamento. La British Airways, ad esempio, aveva annunciato una riduzione di 5.200 unità, da aggiungere al taglio di 1.800 posti di lavoro già previsto entro il mese di marzo del 2002. Ulteriori tagli della forza lavoro, estremamente probabili, avrebbero potuto comportare una perdita complessiva, nel settore, di 30.000 o 40.000 posti di lavoro! Alcune compagnie, poi, soprattutto statunitensi, avevano colto l'occasione per disfarsi dei velivoli più obsoleti.

Molte compagnie avevano già proceduto a massicci licenziamenti, mentre altre hanno annunciato la sospensione delle assunzioni. Inoltre, tutte le compagnie hanno rivisto le proprie reti di collegamento non soltanto con gli Stati Uniti, ma anche con il Medio Oriente e con gli stessi paesi europei. Tuttavia, nonostante tali interventi, alcuni costi hanno continuato ad aumentare considerevolmente, rendendo ancora più difficile gestire la situazione di crisi. Secondo l'associazione delle compagnie aeree, infatti, le ulteriori misure di sicurezza richieste avrebbero comportato spese addizionali che avrebbero potuto raggiungere i 145 milioni di euro.

Anche i premi assicurativi, praticamente raddoppiati, avrebbero contribuito a far lievitare i costi dei trasporti aerei in Europa. Infine, anche l'attuale clima di incertezza ha avuto gravi ripercussioni sul settore. Considerati i rischi di futuri attentati, le compagnie di assicurazione hanno dichiarato, allora, di volere limitare la copertura offerta dalle proprie polizze a livelli molto al di sotto di quelli attuali. I titoli delle compagnie aeree quotate in borsa hanno perso il 50 per cento del proprio valore in soli 15 giorni, rispecchiando la sfiducia degli investitori e rendendo più costoso il finanziamento delle operazioni di tali società.

La Commissione europea ha continuato, giorno per giorno, settimana dopo settimana, a seguire da vicino l'evolversi della situazione, per essere pronta a reagire tempestivamente e per coordinare la reazione degli Stati membri, spingendosi, se necessario, oltre le misure finora illustrate.

Accenno alla spinosa questione delle assicurazioni, che costituisce una parte importante del provvedimento al nostro esame. In caso di perdita dei loro aerei, o per far fronte alle responsabilità nei confronti dei passeggeri e dei terzi, i vettori aerei hanno sempre potuto contare su una notevole copertura assicurativa. Gli attentati hanno dimostrato quanto il settore del trasporto aereo possa essere vulnerabile se i danni superano ogni ragionevole previsione.

Alcuni giorni dopo il tragico evento, gli assicuratori hanno annunciato di voler sopprimere o comunque ridurre notevolmente la copertura dei rischi legati ad atti di guerra e di terrorismo. Diversi Stati hanno perciò iniziato a contestare i diritti di traffico delle compagnie aeree che non potevano dimostrare di essere adeguatamente coperte. Gli assicuratori hanno inoltre annunciato importanti aumenti dei premi assicurativi per la copertura allora offerta informando, quindi, gli altri operatori del settore, aeroporti, società di servizi di assistenza a terra e di navigazione aerea, dell'intenzione di sopprimere o quanto meno ridurre la copertura.

Tutti gli Stati membri hanno provvisoriamente istituito meccanismi volti a garantire alle compagnie aeree la continuità della copertura assicurativa per un periodo, allora si prevedeva, di 30 giorni, in attesa che il mercato delle assicurazioni tornasse ad offrire la propria copertura a condizioni accettabili. Tali misure dovevano naturalmente essere notificate alla Commissione perché questa potesse valutarne la compatibilità con il Trattato della Comunità europea.

PRESIDENTE. Onorevole, la invito a concludere

FRANCO RAFFALDINI. Presidente, quanto tempo ho ancora a disposizione?

PRESIDENTE. Un minuto.

FRANCO RAFFALDINI. Presidente, mi fermi lei dopo un minuto.

Le notifiche ricevute sono state esaminate alla luce della normativa sugli aiuti di Stato. In questo ambito, che mi è parso opportuno inquadrare con grande precisione, sono stati emanati provvedimenti legislativi, vari decreti, l'ultimo dei quali, reiterato, è stato oggi presentato alla nostra attenzione con un meccanismo strano (come è stato prima accennato); infatti, mentre, da un lato, il Governo e le relazioni citate nei dossier affermano che questo provvedimento è stato approvato senza alcun emendamento dal Senato, dall'altro, proprio il Governo ha presentato in questa sede un maxiemendamento rispetto al quale noi abbiamo presentato subemendamenti che sosterremo in quest'aula.

PRESIDENTE. Grazie per la precisione nel rispetto dei tempi.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, i colleghi che mi hanno preceduto hanno avuto già modo di richiamare il contenuto di questo provvedimento. Si tratta di un'ulteriore proroga dei termini sulla copertura assicurativa del settore del tra-

sporto aereo. In realtà noi avevamo rilevato già nella fase precedente la necessità di andare oltre questo periodo temporale e avevamo posto la questione, poi recepita dal Governo, di un'estensione alle imprese di gestione aeroportuale. L'emendamento va anche in questa direzione (poi tornerò su questo punto).

Si tratta di un'estensione che ci trova d'accordo, un'estensione concordata, in qualche modo coordinata con gli altri Stati europei, e credo che sarebbe buona cosa che le azioni, gli interventi, i provvedimenti del Governo fossero sempre comunque coerenti con le decisioni della Commissione, con le direttive, perché proprio in questo settore i processi di integrazione con gli altri paesi europei sono fondamentali sia per ragioni di mercato sia per favorire un sistema sempre più integrato nel trasporto delle merci, delle persone, dei mezzi. Quindi, ci troviamo di fronte ad un intervento che è commisurato alle ragioni, alle indicazioni e alle decisioni della Commissione europea.

Pur tuttavia, dovendo affrontare tale questione non possiamo ignorare, in questa sede, lo stato di difficoltà del settore. Si tratta di una copertura che noi auspichiamo e ci auguriamo che non debba intervenire mai perché riguarda eventi tragici ed inaspettati in ordine ai quali le compagnie ordinarie di assicurazione non coprono il rischio. Non possiamo però sottacere ed ignorare la mancanza di una politica organica da parte del Governo per quanto riguarda il trasporto aereo nel suo complesso. Non a caso, su una materia come questa, siamo andati, via via, verso un allargamento, fino al maxiemendamento proposto: prima la copertura per i vettori, poi la copertura per le gestioni aeroportuali, infine la copertura per i passeggeri e così via. È mancata, fin dall'inizio, una visione d'insieme e direi che proprio questo modo di procedere, l'assenza di una politica di rilancio del trasporto aereo, l'assenza di qualsiasi tipo di coerenza rispetto al piano generale dei trasporti ha fatto sì che oggi ci troviamo di fronte ad una situazione grave del trasporto nel nostro paese, ad una situa-

zione palese che si ripercuote sull'economia, che crea disagio ai cittadini ed al trasporto in generale.

Nell'affrontare il decreto sull'autotrasporto avevamo avvertito che ci saremmo trovati di fronte — altro che la pioggia annunciata e l'ombrello mancato del sottosegretario Letta — ad una presa di posizione degli autotrasportatori, all'inizio di azioni di sciopero e ad azioni che, in qualche modo, sottolineano le difficoltà di questo settore e la mancanza di un intervento organico del Governo. E così avviene per il trasporto pubblico locale, per i controllori del traffico aereo, per i macchinisti: tutti settori e comparti del trasporto che, in questa settimana, sono in stato di agitazione.

Il problema dei valichi ci mostra il fallimento dell'azione del ministro Lunardi, il grande assente in questo confronto, in questo dibattito, tutto preso com'è a programmare per l'infinito infrastrutture per il nostro paese senza che nessuna realizzazione, nessun intervento sia atto a modificare e migliorare l'offerta del servizio complessivo del trasporto nel nostro paese.

Alcuni colleghi hanno già sottolineato che il trasporto non ha bisogno solo di mezzi, di risorse, di obiettivi e di coordinamento col piano generale dei trasporti e che, nello specifico, il problema del trasporto aereo non si risolve né con la nomina dei commissari, né con l'istituzione di commissioni o sottocommissioni ma, semmai, con il lavoro, del quale va dato atto alla Commissione ed al suo presidente, e con un confronto ravvicinato.

Vogliamo sottolineare che per l'autotrasporto non c'è stata disponibilità al confronto, a mettere insieme le questioni, ad accogliere gli emendamenti presentati sia dai colleghi della Lega, sia da noi. In realtà il metodo che si preferisce è quello con il quale, stasera, non si è intesa dare risposta, da parte del sottosegretario, alle questioni sollevate dal collega Lusetti che sono questioni non soltanto di forma ma anche di contenuto (sebbene anche la forma, la procedura parlamentare, richia-

mino l'assenza di una politica di attenzione, di ricerca e di intesa a livello parlamentare).

Colleghi, il maxiemendamento in questione, presentato ieri sera, amplia la materia e specifica in modo dettagliato — e non poteva essere altrimenti — le quote ed i riparti, ed avrebbe richiesto un'attenzione maggiore mentre abbiamo avuto pochissime ore a disposizione perché il termine per la presentazione dei subemendamenti è stato fissato alle otto e trenta di questa mattina.

Si tratta di una questione delicata, di un ampliamento della sfera di intervento che avrebbe necessitato, come giustamente è stato richiesto, del tempo per un suo esame approfondito. Il problema posto dal collega Lusetti rappresenta, quindi, anche una questione di carattere politico: si tratta, infatti, delle modalità con cui si procede nei lavori parlamentari (non soltanto in riferimento al presente provvedimento, che pure ha incontrato la nostra disponibilità, o che almeno potrebbe trovarla sulla base dell'approvazione, o meno, delle proposte emendative), modalità di chiusura, di rifiuto rispetto a qualsiasi possibilità di confronto e di ricerca di intesa.

Non possiamo allora che sottolineare i limiti di un'azione di Governo portata avanti in questo modo, la sua improvvisazione. Sollecitiamo maggior rispetto del valore, del ruolo non soltanto delle opposizioni, ma anche delle indicazioni che vengono date in questa sede e, come diceva il collega Raffaldini, delle direttive del Parlamento europeo.

La verità, cari colleghi, è che in questo comparto, e nel settore più complessivo dei trasporti, il Governo agisce con la politica del giorno per giorno, con provvedimenti tampone, con interventi che non solo non risolvono, ma che, in qualche modo, aggravano la situazione. Non è ponendo oggi una toppa qui e domani là che si risolvono i problemi. Questo sistema, questa modalità di azione del Governo rispetto alla politica del trasporto trova, questa settimana, l'opposizione non soltanto degli operatori del settore, dei

comparti, dei lavoratori, ma anche quella degli stessi imprenditori. Non è la politica del giorno per giorno, i provvedimenti tampone o i grandi obiettivi della cosiddetta legge Lunardi che ci porteranno ad avere una politica del trasporto sistematica, organica, coerente con il piano generale dei trasporti.

Per queste ragioni sollecitiamo l'apertura di un confronto che non sia legato, ripeto, ai singoli provvedimenti, bensì che riproponga la questione più generale del trasporto nel nostro paese.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PIER FERDINANDO CASINI (*ore 17,48*)

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, rappresentante del Governo, in questo settore occorre un'unica politica da parte dell'esecutivo; vi è un lavoro di supplenza che viene sviluppato dalla Commissione proprio in assenza di indicazioni e, soprattutto, di provvedimenti organici in questo settore. Come giudicare, allora, il comportamento del Governo, la sua mancanza di volontà di dar tempo, di far sì che da parte dei parlamentari ci sia la possibilità di approfondire, nel merito, le questioni? Credo che l'esaltazione del valore del confronto migliori la qualità del prodotto parlamentare, migliori la qualità legislativa. È per queste ragioni che non possiamo che sottolineare ancora una volta anche come di fronte a questo provvedimento — che è scontato, dovuto (non abbiamo alcuna difficoltà a dire che esso è coerente con le stesse direttive della Commissione europea) — si sia riscontrata una difficoltà di « accesso ». Sono pertanto questioni di metodo e, in parte, di contenuto quelle che ci fanno esprimere una riserva sull'approvazione di questo decreto-legge; vedremo come si svolgerà il dibattito, per poi decidere, con un atteggiamento che non è assolutamente pregiudiziale, quale voto esprimere.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, con questo decreto-legge si prorogano di altri due mesi i termini fissati da alcuni provvedimenti a sostegno del trasporto aereo. Come hanno già detto i colleghi intervenuti in precedenza, è singolare che per prolungare di qualche mese gli interventi di sostegno siano stati predisposti tre provvedimenti. Se dovessi fare una battuta, direi che non riuscite neanche a superare il numero dei provvedimenti adottati nel primo anno di Governo Prodi, nonostante il fatto che, anziché presentare un singolo provvedimento, in questo caso abbiate deciso di adottarne tre.

Tuttavia, non voglio svolgere un intervento polemico, ma sollecitare una riflessione sul trasporto aereo in generale e sui rapporti fra la maggioranza e l'opposizione di questo Parlamento. Credo che questo provvedimento ci aiuti a ragionare in termini un po' più generali sul trasporto nel nostro paese. Fin dall'inizio vi avevamo sollecitato ad adottare un provvedimento con una durata maggiore, a predisporre provvedimenti che estendessero il sostegno non solo ai vettori, ma anche ad un complesso di altri soggetti, nell'ambito di un settore che attraversa una grave crisi, in ragione dei tragici fatti internazionali che si sono verificati. Con un po' di fatica ci siete arrivati anche voi: questa è la prima riflessione che volevo proporre, che non è di merito bensì politica (o, meglio, è politica ma collegata al merito). Voi non avete davanti un'opposizione solamente contestatrice; avete davanti un'opposizione che, pur contestando seriamente la vostra politica o sollecitandovi ad adottarne una, quando non l'avete (come nel caso del trasporto), propone argomenti, iniziative e soluzioni, come è accaduto in questo caso fin dall'inizio.

Ascoltate un po' di più l'opposizione, sentite un po' meglio e con attenzione le sue proposte; in tal modo, arriverete con meno ritardo alle soluzioni necessarie nei diversi settori e il Governo sarà in grado di dare risposte più attente e, quindi, di evitare tracolli e problemi seri in settori portanti della nostra economia.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, molti degli intervenuti hanno già detto che siamo di fronte ad un'assenza di strategia e ad una politica fatta a pezzi, una politica che, di fronte agli incidenti, non interviene sulla sicurezza, perché taglia i fondi all'agenzia per la sicurezza del volo, all'ENAC e all'ENAV. Non si intravede, quindi, nonostante gli sforzi che si possono compiere, una politica organica. Questo problema riguarda il trasporto aereo, ma più in generale il sistema dei trasporti nel nostro paese. Non so se vi rendiate conto di ciò che sta accadendo. Ormai il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è solamente il Ministero delle grandi opere che, per giunta, non si riescono a realizzare, mentre tutto il complesso del sistema trasportistico nel nostro paese è in crisi e in difficoltà. Sinceramente, non penso che il problema derivi dall'unificazione dei ministeri, come qualcuno di voi sostiene. Credo vi sia un problema di cultura politica, di conoscenza, di cultura dei processi e di comprensione della grande potenzialità del sistema dei trasporti nel nostro paese.

Oramai vi sono numerosissimi esempi che si possono portare. Al riguardo, abbiamo visto ciò che è accaduto e che sta accadendo per le grandi opere: non si apre alcun cantiere, si inaugurano quelli già inaugurati dal centrosinistra o frutto di investimenti del centrosinistra, si individuano le priorità (e, purtroppo, se ne individuano 276) per rispondere ad una politica sbagliata nei confronti delle regioni. Inoltre, alle regioni si dice che ognuna delle loro priorità assume rilievo nazionale, ma poi magari in Parlamento il ministro sostiene che le priorità sono solamente 19, 16 o 20 (il numero cambia nelle diverse giornate dell'anno).

Però, tutto il resto del trasporto, insieme alle grandi opere che non vengono realizzate, sono in crisi ed in difficoltà.

Abbiamo parlato del trasporto aereo, ma potrei parlarvi di tutto il settore dell'economia del mare. Qualche giorno fa c'è stato un importante incontro che ha visto insieme tutti gli operatori dell'economia del mare. In tale incontro è stato denun-

ciato con grande energia il passo indietro rispetto agli effetti positivi di una politica precedente. Bisognava continuare a sostenere il cabotaggio: non si è fatto e non si riesce a fare neppure con il provvedimento in esame al Senato. Si dovevano sostenere gli interventi volti a favorire una maggiore portualità italiana: si è deciso di cambiare la misura ed il rischio è che ora le poche risorse a disposizione siano disperse in decine e decine di opere inutili piuttosto che concentrate sui porti più importanti. Vi proponiamo un'iniziativa di semplificazione perché sia chiara la politica fiscale con riferimento ai porti e alle autorità portuali: non ci rispondete neppure; respingete gli emendamenti e create una grande confusione. Dunque, tutto il trasporto sul mare è in difficoltà.

Abbiamo visto quanto è accaduto con il provvedimento sull'autotrasporto che abbiamo avuto alla nostra attenzione la settimana scorsa e abbiamo visto le giuste reazioni degli autotrasportatori che avete illuso per diversi mesi. Avevate detto loro: non si pagherà niente, verranno aperti diversi ombrelli. Li avete illusi, non avete adottato provvedimenti alternativi per conferire risorse di sostegno diverse da quelle non ammesse dall'Unione europea. Ora dite agli autotrasportatori, ai piccoli operatori dell'autotrasporto: fate ritornare indietro 2 mila miliardi di vecchie lire.

Abbiamo ragionato su tutto il trasporto locale: anche in questo caso non si è visto niente di nuovo e, soprattutto, si è compiuto un passo indietro rispetto al passato. Le città scoppiano dal punto di vista dell'inquinamento, le città sono in difficoltà per il traffico, diminuiscono le risorse per il trasporto pubblico locale. Ecco la questione che volevamo porvi non in modo polemico, ma con un tentativo di riflessione su un settore molto importante ed in difficoltà. Ci siamo battuti perché il contenuto del provvedimento potesse essere esteso anche ad altri soggetti oltre ai vettori come, finalmente, è stato fatto sulla base di un'iniziativa molto forte che abbiamo condotto.

Siamo partiti da questo punto per proporvi una riflessione vera: ragionate su

quello che sta accadendo al sistema dei trasporti italiani. Avete abbandonato l'intero sistema trasportistico per riferirvi solamente alla realizzazione delle grandi opere: il risultato è che non realizzate le grandi opere e tutto il sistema dei trasporti è in seria difficoltà. Lo testimoniano le iniziative di protesta degli operatori del mare, degli armatori, degli autotrasportatori, dei sindacati delle diverse categorie di trasporti. Essi sentono che è venuta meno una politica: non vi è alcun punto di riferimento, non vi è attenzione, non vi è un uso delle opportunità che il sistema dei trasporti nel nostro paese offre.

Ecco, quindi, perché abbiamo presentato alcuni emendamenti migliorativi di questo provvedimento che vorremmo sostenere pur essendo riusciti con fatica ad allargarlo ad altri settori. Ecco perché abbiamo voluto approfittare di questa occasione per svolgere una discussione non retorica, ma approfondita che speriamo possa cogliere anche la vostra attenzione sul disastro a cui è stato portato, in questi ultimi mesi, il sistema trasportistico nel nostro paese.

Spero che questo allarme — che proviene dall'opposizione non solo sul trasporto aereo ma sul complesso del settore del trasporto — possa essere accolto anche da voi, non sia considerato un'impostazione polemica ma una critica forte per l'assenza di una vostra iniziativa e del Governo, ed anche la volontà di contribuire ad un rovesciamento della situazione negativa che si è creata fino ad ora per tanti lavoratori, operatori, categorie e, soprattutto, per un sistema economico che rappresenta un'opportunità così grande per il nostro paese.

Il nostro auspicio è che questa discussione, pur settoriale, ci permetta e vi permetta di ragionare fino in fondo, in un modo più approfondito su questa grande carenza nella quale avete portato il sistema trasportistico italiano (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il mio intervento, in realtà, avrebbe voluto limitarsi ad un aspetto del complesso degli emendamenti che, però, risulta inibito dalla decisione di inammissibilità della Presidenza. Tuttavia, vi insisterò, dimostrando come nella sostanza, al di là della forma, da parte del Governo siamo di fronte ad un gioco squallido delle tre carte. Il provvedimento al nostro esame interviene per prorogare i termini di scadenza della garanzia prestata dallo Stato in merito alla copertura assicurativa per il risarcimento di danni subiti da terzi, in conseguenza di atti di guerra o di terrorismo.

Ora mi domando se tutto ciò sia giusto, se la sua ulteriore proroga — come hanno detto altri colleghi — sia praticamente un atto dovuto, se non debba essere anche un atto moralmente, politicamente, legislativamente ed economicamente possibile e necessario — e, quindi, dovuto — quello di intervenire nei confronti dei lavoratori del settore del trasporto aereo, i quali, in conseguenza di un processo di privatizzazione di cui i suoi stessi alfieri non hanno calcolato tutte le conseguenze e le implicazioni, oggi si trovano in grande difficoltà, anzi in mezzo ad una strada senza un lavoro e una retribuzione.

Nella fattispecie mi riferisco — e i colleghi della Commissione lavoro di tutte le parti politiche ben lo sanno perché, come poi citerò circostanziatamente, ci sono degli atti di tutta la Commissione che vanno nel senso da me espresso — ai lavoratori dell'impresa di *catering* Ligabue di Fiumicino. Si tratta di una lunga storia che vale la pena, ancora e ulteriormente, di raccontare perché deriva da questa foga « privatizzatoria » che diminuisce la qualità del servizio ai passeggeri del trasporto aereo, produce disoccupazione, tensioni sociali, uno stato di agitazione in una zona nevralgica per quanto riguarda il collegamento dei trasporti, addirittura, mondiali e, da questo punto di vista, giustamente, mette in moto diverse forze.

Dimostrerò come spesso queste forze dicano ma non facciano — in primo luogo

il Governo, la cui inadempienza in quest'aula proprio in questo momento è, addirittura, clamorosa —, ma prima voglio ricordare che siamo di fronte ad una vecchia vicenda.

Partiamo dal 1° gennaio 1998, quando la società Aeroporti di Roma, che aveva in gestione dagli enti di Stato il servizio di *catering*, decise di affidare questo servizio alla società Ligabue air catering, che rilevò attività, contratti, con i vettori personali, continuando di fatto l'attività della società Aeroporti di Roma.

Nel febbraio del 1999, questa società ha iniziato una *joint-venture* con la società di *catering* Gate Gourmet che fa capo al gruppo Suisse Air e la società Ligabue — ora denominata Gate Gourmet Roma —, che è stata messa in liquidazione il 18 luglio 2001, ha cessato l'attività produttiva a partire dallo scorso 30 novembre.

Il 1° dicembre 2001 il direttore dell'aeroporto ha emanato un'ordinanza che prevedeva l'immediata riapertura dello stabilimento, in proprio o tramite terzi. Tale ordinanza è stata ignorata e ne sono derivate molte conseguenze sia per i vettori europei a corto raggio, che non hanno potuto offrire i servizi voluti e pagati dai passeggeri, sia per i vettori internazionali a medio e lungo raggio, che hanno dovuto effettuare addirittura scali intermedi per poter garantire il cibo ai propri passeggeri. Insomma, un vero disastro!

In seguito a questa situazione e in seguito ad una giusta reazione da parte dei lavoratori, che hanno iniziato azioni di lotta anche in modo creativo, fantasioso e disubbidiente, si è giustamente creata un'attenzione non solo da parte delle forze politiche di opposizione, ma anche di tutte le altre forze politiche e di tutte le istituzioni sollecitate. Evidentemente, l'aeroporto di Fiumicino non è un snodo trascurabile nei sistemi di trasporto mondiali.

Giungiamo, dunque, ad una convocazione da parte del prefetto di Roma, il quale si fa estremamente solerte nella vicenda, anche per evitare — giustamente, dal suo punto di vista — problemi di ordine pubblico (ad esempio il blocco dell'aeroporto, dei tratti autostradali e via

dicendo), fino ad arrivare ad una riunione più generale con l'invio di una lettera al Governo, in data 25 febbraio 2002, firmata dal prefetto per la provincia di Roma, dal presidente della regione Lazio — che, se non erro, è Storace —, dal presidente della provincia di Roma — che, se non erro, è Moffa —, dal sindaco di Roma — che, se non erro, è Veltroni — e dal sindaco di Fiumicino.

Dunque, è sufficientemente dimostrato che siamo di fronte ad un ventaglio di forze politiche, che vanno dall'estrema destra alla sinistra — con esclusione di Rifondazione comunista che non ha sindaci — e che riguardano i vari livelli di responsabilità dello Stato e degli enti locali i quali, tutti insieme, hanno chiesto al Governo italiano di intervenire nella vicenda, anche destinando apposite risorse e, ove occorra, utilizzando strumenti di sostegno in favore dei lavoratori già individuati per tempo.

Dopo questa lettera, inviata il 25 febbraio, il mio gruppo ha presentato una proposta di risoluzione che — come il presidente Benedetti Valentini può confermare — è stata approvata in data 12 marzo 2002, con il beneplacito del rappresentante del Governo, che in questo momento vedo disattento. Dunque, il sottosegretario Sacconi, con la sua autorevolezza, garanti l'accettazione da parte del Governo di questa risoluzione, che termina impegnando il Governo ad operare, nell'ambito degli strumenti normativi vigenti, affinché sia data continuità alla produzione e sia tutelata l'occupazione dei lavoratori in questione e gli istituti contrattuali acquisiti.

Da allora, vi è stato uno scaricamento di responsabilità tra la regione, il Governo e le varie società implicate — uso volutamente questo verbo — in questa torbida vicenda. Il risultato è che alla fine di aprile i lavoratori sono stati licenziati; già prima non ricevevano una retribuzione; oggi non hanno lavoro e non hanno la prospettiva di averlo. Viene immaginato un tavolo della trattativa in cui si forma un'ipotesi — che da ex sindacalista definisco « dello spezzatino » — per cui 100 lavoratori do-

vrebbero andare ad una società di carrelli; altri dovrebbero tornare nel mondo del *catering*; altri vengono dolcemente, ma insistentemente e pressantemente, pregati di dimettersi volontariamente dal posto di lavoro. Altri ancora: non si sa.

Comunque, neanche questa trattativa va avanti. Chi vi parla sollecita telefonicamente il sottosegretario Sacconi. Signor Presidente, credo sia un atto lecito, oltre che usare gli strumenti di sindacato ispettivo, garantire che le risoluzioni approvate all'unanimità abbiano almeno il loro corso. Da queste conversazioni si ricava l'impressione di una vicenda sempre più oscura, sempre più complicata: uno scaricabarile tra lo Stato e gli enti locali. Il risultato è che i lavoratori si incatenano, iniziano lo sciopero della fame e della sete, insistono per avere almeno un minimo di visibilità. Non ce l'ho con la categoria dei controllori di volo, sia detto con chiarezza; ma, per farvi capire come va il mondo, vorrei far notare che ieri il telegiornale si è quasi aperto con la notizia dello sciopero dei controllori di volo che avrebbe bloccato l'aeroporto di Fiumicino tra le 13 e le 17,30. In effetti, è stato svolto un buon servizio perché io, preveggenete, che dovevo andare a Milano, mi ci sono recato in treno, mezzo, peraltro, di per sé splendido quando si ha il tempo e il modo di utilizzarlo. Ma non si è parlato dei lavoratori della società Ligabue, che preparano da mangiare per i passeggeri i quali, peraltro, pagano profumatamente per biglietti aerei che potrebbero, invece, costare molto meno: questo è un altro discorso che ho già fatto in Commissione al gruppo dirigente dell'Alitalia e per cui sono stato addirittura schernito, come se ipotizzare una riduzione dei prezzi in un momento di crisi non potesse essere una misura più intelligente che lasciare le poltrone vuote sugli aerei. Dunque, di questi lavoratori che operano *catering*, che si incatenano, che fanno lo sciopero della fame e della sete, non parla nessuno.

Non soltanto. Signor Presidente, qui vi è l'imbroglio del Governo che presenta un subemendamento al provvedimento di proroga al nostro esame. Quale migliore

occasione per rendere operativa una decisione accettata dallo stesso Governo, nella persona del sottosegretario di Stato Sacconi, in XI Commissione ed approvata da tutte le forze politiche presenti? Quale migliore occasione per il Governo per inserire norme che, estendendo il sistema di protezione sociale, permettano almeno di sopperire alle esigenze della continuità di reddito per questi lavoratori — sono 391, non 391 mila —, in attesa che i signori rilevatori di società o di quant'altro si decidano a fare la cortesia di scendere sul terreno concreto per offrire nuove prospettive di lavoro? Si è in attesa che i presidenti delle regioni, i sindaci, i prefetti e i rappresentanti degli enti locali, invece di limitarsi soltanto ad una opera di pallida e debole mediazione, sollecitino gli attori sociali ed economici affinché venga risolto un problema occupazionale che riguarda, addirittura, la dimensione internazionale dei trasporti nel nostro paese.

Presidente Casini, chiedo quale potrebbe essere un'occasione migliore. Invece, non soltanto nel subemendamento del Governo non v'è traccia di alcuna norma in questa direzione ma, oltretutto, la sua Presidenza considera inammissibile l'articolo aggiuntivo Tidei 1.03 sul quale avrei espresso un voto favorevole e che prevede, per l'appunto, l'estensione dei sistemi di protezione del reddito anche ai lavoratori del trasporto aereo. Si tratta, peraltro, di una rivendicazione antica che avevamo già fatto in sede di finanziaria, di cui si era parlato già nelle precedenti legislature e che appare assolutamente necessaria, tanto più che viene riconosciuta la crisi del settore. Ancora una volta si riconosce la crisi di un settore, ci si preoccupa — e giustamente, per carità — della garanzia ai fini della copertura assicurativa per danni subiti da terzi, ma non ci si occupa della categoria dei lavoratori che, pur non guidando gli aerei, pur non operando nelle torri di controllo, pur non sorridendo come *hostess* o come *steward* ai passeggeri, svolgono una funzione oscura, umile — come volete — ma