

prevede altresì un'ulteriore fonte di alimentazione del fondo, individuata nei contributi del sistema aeroportuale, che gli operatori stessi, cioè Assaeroporti ed ENAC, converranno direttamente tra di loro per garantire la piena operatività del fondo e la stabilità del sistema stesso.

In proposito, il richiamato protocollo di intesa ha specificato che tale previsione dovrebbe garantire ai lavoratori collocati in cassa integrazione e/o in mobilità l'integrazione del reddito pari all'80 per cento della retribuzione fissa delle mensilità aggiuntive e delle voci retributive contrattuali aventi carattere di continuità.

Infine, il comma 3 rimette alle parti sociali, operatori del settore del trasporto aereo e organizzazioni sindacali nazionali e di categoria, comparativamente più rappresentative, la definizione delle modalità di gestione del fondo. Le prestazioni del fondo sono erogate nei limiti delle risorse derivanti dai contributi previsti dal comma 2.

Per ciò che attiene alla copertura finanziaria, il comma 1 prevede che dall'istituzione del fondo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Dal momento che i contributi previsti dal comma 2 sono a carico di tutti i datori di lavoro operanti nel settore del trasporto aereo, ivi compresi eventuali enti di diritto pubblico, la relazione illustrativa specifica che eventuali contributi che dovessero pervenire al fondo da parte di soggetti pubblici dovranno essere effettuati senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato ovvero nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio.

L'articolo 1-*quater*, introdotto dal ma-
xiemendamento del Governo al Senato, modifica la normativa inerente al fondo di previdenza per il personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea (cosiddetto fondo volo), di cui al decreto legislativo 24 aprile 1997, n. 164, anche a seguito del protocollo di intesa del 6 ottobre 2004. In particolare, le modifiche concernono la disciplina circa il tetto pensionistico (comma 1); in attesa dell'armonizzazione tra le varie gestioni prevista nei principi di delega contenuti nella legge n. 243 del 2004, per i soggetti iscritti al

fondo l'importo complessivo del trattamento pensionistico non può eccedere l'80 per cento della retribuzione pensionabile individuale, determinata ponderando le retribuzioni pensionabili relative a ciascuna quota di pensione con le rispettive percentuali di rendimento attribuite.

Le modifiche concernono, altresì, l'inclusione dell'intera indennità di volo per le anzianità maturate fino al 31 dicembre 1997, con effetto dal 1° gennaio 1998, al fine di eliminare il contenzioso in atto. Al riguardo, il comma 2 dell'articolo in esame stabilisce, fornendo un'interpretazione autentica, che l'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 24 aprile 1997, n. 164, si interpreta nel senso che, per la determinazione della retribuzione pensionabile relativa alle quote di pensione maturate con il metodo retributivo fino al 31 dicembre 1997, si tiene conto dell'intero importo dell'indennità di volo.

Le modifiche concernono, infine, l'abolizione della facoltà di capitalizzare, per l'iscritto al fondo volo che ha maturato il diritto alla pensione di anzianità, una quota della pensione...

PRESIDENTE. Onorevole Benedetti Valentini, in qualità di relatore, in base al regolamento, avrebbe venti minuti...

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI, *Relatore*. Chiedo scusa, signor Presidente, ma, per così dire, non avevo parametrato la durata del mio intervento sulla base del tempo assegnatomi...

PRESIDENTE. Sono già trascorsi oltre 21 minuti...

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI, *Relatore*. Mi corre dunque l'obbligo di concludere rapidamente, venendo subito alle norme di copertura ed all'articolo 1-*quinquies*, recante disposizioni nelle quali si affronta un po' il nocciolo della questione.

Dunque, il comma 4 dell'articolo 1-*quater* reca la norma di copertura degli oneri derivanti dall'articolo in esame per i quali si provvede, quanto a 5 milioni di

euro, mediante corrispondente riduzione della quota dell'8 per mille destinata allo Stato; quanto a 23 milioni di euro, a valere sul fondo speciale di parte corrente.

L'articolo 1-*quinquies*, poi, reca una disciplina di carattere generale in tema di decadenza dai trattamenti straordinari di integrazione salariale e da quelli di mobilità e di disoccupazione; ricordo, al riguardo, che tale disposizione è stata introdotta dal Senato. L'articolo in esame è volto ad evitare un'assimilazione della disciplina della decadenza dal trattamento di cassa speciale a quella della decadenza dal trattamento di mobilità.

Si è quindi stabilito di distinguere chiaramente «tra la sanzione della decadenza dai trattamenti connessa al rifiuto di un'offerta di formazione (...) opposto dal lavoratore che percepisce il trattamento straordinario di cassa integrazione, e il regime sanzionatorio previsto per tutti gli altri trattamenti, per i quali la decadenza è provocata dal rifiuto di un'offerta di formazione ovvero di un'offerta di lavoro».

La decadenza si verifica in caso di rifiuto ad essere avviato ad un corso di formazione o di riqualificazione (da svolgersi in un luogo distante al massimo 50 chilometri dalla residenza del lavoratore o comunque raggiungibile in 80 minuti con i mezzi pubblici) ovvero in caso di frequenza irregolare al corso; la decadenza si verifica, altresì, in caso di mancata accettazione della possibilità di essere impiegato in opere o servizi di pubblica utilità, sempre nei limiti di distanza indicati dal punto precedente.

Il secondo periodo del comma 1 prevede invece la decadenza dei lavoratori dai trattamenti di mobilità, di disoccupazione speciale o da indennità o sussidi erogati a fronte dello stato disoccupazione nei casi di rifiuto opposto all'offerta di essere avviato ad un progetto individuale di inserimento nel mercato del lavoro o ad un corso di formazione, ovvero in caso di mancata accettazione di un lavoro con inquadramento in un livello retributivo non inferiore del 20 per cento rispetto a quello delle mansioni di provenienza ov-

vero ancora nel caso della ripetuta non accettazione della offerta di impiego in opere o servizi di pubblica utilità.

Avviandomi alla conclusione, debbo rappresentare che il comma 1 dell'articolo 2 dispone alcuni stanziamenti per l'anno 2004 in favore di specifici interventi di «rilevanza statale» del Ministero del lavoro e delle politiche sociali; in particolare, 11 milioni di euro sono destinati al fondo per l'associazionismo in favore di iniziative di formazione e di aggiornamento per lo svolgimento delle attività associative, nonché di progetti sperimentali elaborati al fine di fare fronte a particolari emergenze sociali.

Al riguardo, vorrei ricordare che 2,58 milioni di euro sono destinati al contributo statale in favore delle associazioni di promozione sociale; 1,47 milioni di euro, invece, sono destinati al fondo nazionale per le politiche migratorie; infine, 5,75 milioni di euro sono stanziati ai fini dell'erogazione dei contributi per l'acquisto, da parte delle associazioni di volontariato e delle ONLUS, di autoambulanze e di beni strumentali, utilizzati direttamente ed esclusivamente per le loro attività sociali.

Vorrei segnalare, inoltre, che 2 milioni di euro sono attribuiti in favore della comunicazione istituzionale e che ulteriori 2 milioni di euro sono stanziati per l'attuazione, in accordo con le regioni e gli enti locali, del programma di chiusura degli istituti di ricovero per i minori. Infine, 200.000 euro sono destinati al finanziamento di un progetto informativo per l'integrazione dei soggetti portatori di handicap.

Il comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge in esame prevede alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dal precedente comma, valutati complessivamente in 25 milioni di euro per il 2004. In particolare, a tali oneri si fa fronte riducendo, nella misura corrispondente, il fondo speciale per l'incentivazione della partecipazione dei lavoratori nelle imprese, istituito dall'articolo 4, comma 112, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria per il 2004).

A tale riguardo, vorrei osservare che si tratta di un capitolo ancora aperto: ricordo, infatti, che la nostra Commissione (Lavoro), congiuntamente alla VI Commissione (Finanze), sta esaminando proprio le proposte di legge per la partecipazione dei lavoratori alla gestione e ai risultati di impresa.

Si ricorda, concludendo, che, ai sensi del comma 113 dello stesso articolo 4, la dotazione iniziale di tale fondo ammontava a 30 milioni di euro.

Con ciò, naturalmente, mi riservo ogni risposta in ordine agli interventi degli onorevoli colleghi che ascolteremo nel corso del dibattito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PASQUALE VIESPOLI, Sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali. Signor Presidente, intervengo solo per svolgere, dopo un'illustrazione del provvedimento da parte del relatore così ampia e dettagliata, una riflessione di carattere generale.

Vorrei sottolineare, infatti, che stiamo esaminando un provvedimento che assume un grande valore non solo per la sua rilevanza in sé, ma anche sotto il profilo delle scelte politiche del Governo. Si tratta, peraltro, di scelte che ritengo siano ampiamente condivise, ad eccezione di alcune questioni, riguardo alle quali auspico che il dibattito parlamentare si riveli utile, in ordine ad ulteriori chiarimenti, al fine di consentire non solo un confronto serrato, ma anche una rapida conversione in legge del decreto-legge in esame per la rilevanza degli interessi sottesi allo stesso.

Il decreto-legge in esame, come dicevo, assume anche un notevole significato simbolico, in termini di scelte politiche, poiché ci troviamo di fronte ad un provvedimento finalizzato a concedere un ampliamento delle tutele esistenti a settori che ne sono attualmente privi ed a determinare, attraverso l'innalzamento del tetto di risorse già previsto nella precedente legge finanziaria, le condizioni per garantire più risorse, nonché un tempo mag-

giore, a favore soprattutto di iniziative innovative nell'ambito del settore tessile (ma non solo), nonché delle piccole imprese.

Vorrei rilevare che proprio le piccole aziende sperimentano per la prima volta un'impostazione che considera il distretto industriale come un'impresa. Si determinano, così, «coalizioni di territorio», attraverso l'unione tra imprese, forze sociali ed istituzioni, al fine non solo di attivare politiche di sostegno, ma anche di innescare politiche attive in grado di consentire una nuova occupabilità dei lavoratori.

Si tratta, dunque, di un arco di interventi che, dal settore del trasporto aereo fino alla piccola impresa, cerca, pur se all'interno di un provvedimento non organico, ma dettato da ragioni di urgenza, sia di allargare le tutele nel mondo del lavoro, sia di coniugare strumenti di protezione sociale con politiche attive del lavoro. Tale impostazione è proiettata all'interno dell'articolo 1-*quinquies* del decreto-legge in esame, il quale, come ha testé sostenuto l'onorevole relatore, costituisce forse il nodo politico che rende necessario quel chiarimento che, come ho già affermato, auspico possa scaturire dal confronto parlamentare.

In tale articolo, infatti, si intende impostare, in modo utile e virtuoso, anche il tema della formazione dei lavoratori quale elemento necessario non solo per consentire loro di rientrare nel circuito delle imprese in via di ristrutturazione, ma anche per acquisire una «dote» che permetta loro di poter spendere, più in generale, tale investimento formativo sul mercato, costruendo, in tal modo, nuove forme di tutela.

Ripeto, signor Presidente: auspico che il dibattito parlamentare, che è stato molto importante, molto significativo e molto utile in Commissione, consenta di definire gli ulteriori punti e di arrivare ad una rapida conversione del decreto-legge in esame.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Campa, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Guerzoni. Ne ha facoltà.

ROBERTO GUERZONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo opportuno, prima di procedere ad una valutazione del decreto-legge al nostro esame, inquadrare il giudizio sul provvedimento all'interno della più generale politica che il Governo si era proposto di condurre in materia di ammortizzatori sociali.

Credo che tale riferimento sia dovuto in una sede come questa. A distanza ormai di tre anni dagli impegni solennemente assunti dalla maggioranza e dal Governo, siamo di fronte a ciò che non esito a definire un vero e proprio fallimento dell'ispirazione di riforma delle politiche che riguardano gli ammortizzatori sociali. Tale fallimento — a nostro avviso — non è dovuto soltanto a problemi inerenti il merito dei provvedimenti di volta in volta proposti al confronto. Tale fallimento deriva dalla circostanza che la scelta fondamentale, compiuta all'inizio della legislatura, è stata sbagliata ed inutile.

Si tratta della scelta di stabilire, in cambio di maggiori risorse per accrescere l'ammontare dell'indennità di disoccupazione, una forte riduzione dei diritti e delle tutele nel mondo del lavoro. Detta impostazione, che ha ruotato intorno al disegno di legge tuttora all'esame del Senato, il n. 848-*bis*, prevedeva, infatti, che, accanto ad un maggiore stanziamento di risorse per l'incremento dell'indennità di disoccupazione, si dovesse intervenire pesantemente sull'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori, colpendo diritti fondamentali contro i licenziamenti senza giusta causa. Tale scelta si è rivelata non solo sbagliata nel merito, ma anche completamente fuori luogo rispetto alla fase che ha vissuto e sta vivendo il paese. Già allora era chiaro che il paese sarebbe entrato in una fase economica molto difficile, a causa degli scenari internazionali successivi all'11 settembre 2001, e che anche sull'orizzonte europeo il tema della ripresa e dello sviluppo sarebbe stato molto più complesso di quello immaginato precedentemente dallo stesso Governo.

Non vi era, quindi, alcun bisogno — oltre che essere profondamente ingiusto — di colpire il mondo del lavoro, di dare un segnale che ha prodotto soltanto un forte scontro sociale ed ha, quindi, bloccato il Parlamento nel corso di tutta la legislatura, facendo sì che il vero tema che già allora era all'ordine del giorno — tema che considero decisivo e, allo stesso tempo, complesso, poiché richiede di affrontare un impegno non soltanto di merito, ma anche economico e finanziario —, ossia il tema della riforma degli ammortizzatori sociali, richiede che il nostro paese si adegui al mutamento avvenuto nel mercato del lavoro e che, quindi, inizi a prevedere, in modo più consistente rispetto al passato, la possibilità di coinvolgere in tale sistema di tutele anche lavoratori finora esclusi (faccio riferimento non soltanto alla gran parte del mondo del lavoro dipendente delle piccole e medie imprese del sistema artigianale, ma soprattutto alle forme di lavoro precario e discontinuo, che ne sono totalmente esenti).

Questo sarebbe il vero banco di prova della discussione, del lavoro che deve essere compiuto, che è rimasto irrisolto e che viene, quindi, lasciato ad un confronto che mi auguro possa essere svolto al più presto, ma che finora non si è potuto affrontare in termini adeguati.

Per questa ragione, ci siamo trovati di fronte a provvedimenti che danno risposte a questioni reali, ma di emergenza; si tratta di questioni che richiedono la capacità di adottare interventi tempestivi, di fronte alla drammaticità delle situazioni ed alla condizione di crisi di determinati settori e complessi industriali, che coinvolgono migliaia di lavoratori e che rivestono carattere di emergenza.

Il decreto-legge — così come era stato predisposto e concepito — all'articolo 1 forniva e fornisce una risposta ad alcune emergenze. Faccio riferimento anch'io alla necessità di prorogare casse integrazioni straordinarie per aziende in crisi ed alla necessità di aumentare le risorse per gestire processi di ristrutturazione di determinati settori e di distretti industriali;

faccio riferimento a questioni che sono esplose nella realtà del nostro paese e che hanno richiesto la necessità di un intervento immediato ed urgente.

Probabilmente, se già nella legge finanziaria dello scorso anno, anziché prevedere uno stanziamento di 310 milioni di euro, se ne fosse previsto uno superiore di 360 milioni, oggi non vi sarebbe nemmeno la necessità di intervenire sull'aumento della dotazione, che progressivamente si è rivelata insufficiente. Non per questo non riconosciamo che è giusto aumentare le risorse disponibili da 310 a 360 milioni di euro.

Anche in questa occasione, sarebbe, forse, opportuno stanziare qualche risorsa in più, per metterci nella condizione di fare fronte anche a questioni non ancora risolte nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria. Sappiamo, infatti, che in questo ramo del Parlamento non è stato possibile discutere ed approvare le proroghe annualmente contenute nella legge finanziaria delle casse integrazioni straordinarie, che riguardano migliaia di lavoratori. Probabilmente, se stanziassimo qualcosa in più di 360 milioni di euro, ci metteremmo nelle condizioni di non dover attendere che la discussione al Senato risponda anche a questa esigenza.

Detto ciò, riconosco che nell'articolo 1 sono contenute misure necessarie ed urgenti; anzi, riconosco, in modo particolare, che queste misure sono il frutto di un confronto che ha coinvolto le parti sociali, le organizzazioni delle imprese e le organizzazioni sindacali. Esse sono frutto di accordi e di intese intervenuti sul territorio, che hanno coinvolto anche le regioni per quanto riguarda le loro competenze sulla formazione professionale.

Vorrei anche dare atto al sottosegretario Viespoli, che spesso non segue il furore ideologico liberista di altri suoi colleghi della maggioranza, di essersi adoperato per concludere questi accordi e per fare sì che questi ultimi trovassero una rispondenza nel decreto-legge.

Tuttavia, in questo provvedimento vi è un punto su cui tornerò e che non possiamo condividere. Esso riguarda una que-

stione strategica di merito, oltre che di metodo, per quanto attiene ai criteri ed alle politiche degli ammortizzatori sociali.

Prima di affrontare questo tema, però, vorrei spendere soltanto poche parole sulle modificazioni apportate al Senato, riguardanti il recepimento delle intese e degli accordi sulla crisi dell'Alitalia e del settore del trasporto aereo. In proposito, interverrà il collega Tidei e, quindi, non ho bisogno di dilungarmi. Vorrei soltanto ribadire che — come abbiamo affermato in Commissione — non possiamo accettare — pur rivestendo tale questione una minore rilevanza — il modo con cui al comma 5 dell'articolo 1-bis viene coperta una quota dello stanziamento. Lo stanziamento è di 28 milioni di euro, 5 dei quali sono prelevati dai fondi dell'8 per mille. Sottosegretario Viespoli, onorevoli colleghi, ma ciò non è possibile perché, al riguardo, la legge istitutiva dell'8 per mille è molto chiara: quando i cittadini non scelgono di destinare il loro contributo alle confessioni religiose — Chiesa cattolica o altre confessioni — questo è destinato allo Stato. E lo Stato lo riceve sulla base di finalità precise definite dalla legge: la fame nel mondo, le calamità naturali, l'assistenza ai rifugiati e la conservazione dei beni culturali.

Era già accaduto con la legge finanziaria dell'anno scorso che ben 80 milioni di euro fossero destinati, sulla base di un emendamento del Governo, che all'epoca pose la questione di fiducia sia alla Camera sia al Senato, a coprire l'insieme delle spese correnti. Pur nella rilevanza non eccessiva della cifra, riteniamo che non sia giusto che in questo modo siano fatte venire meno le finalità per le quali un cittadino sceglie di destinare l'8 per mille.

Sulla parte che riguarda gli ammortizzatori sociali per il settore aereo, sulla quale interverrà successivamente il collega Tidei, è necessario, a mio avviso, procedere ad un aggiornamento alla luce anche delle recenti vicende della compagnia Volare, nei cui confronti il ministro del lavoro e delle politiche sociali ha assunto impegni che in questa sede debbono però essere

sottoposti a verifica al fine di appurare se essi corrispondono ai dati al nostro esame.

Mi preme soffermarmi sul contenuto dell'articolo 1-*quinquies*, aggiunto al Senato. Noi siamo fortemente contrari a questo articolo e non riusciamo ancora a comprendere perché si è voluta introdurre una norma sbagliata per ragioni di metodo e di merito. Di metodo innanzitutto, perché questa norma contrasta con la natura del decreto-legge che ha, come ho riconosciuto nel corso del mio intervento, un significato di emergenza e di urgenza per via delle caratteristiche degli interventi da realizzare: casse integrazioni straordinarie e proroghe di questi strumenti. Questa è stata una scelta priva di ragioni valide anche alla luce di quello che il Governo ha sostenuto fino ad ora. Più precisamente, il Governo ha sostenuto che sono tuttora in vigore le norme contenute nel comma 137, dell'articolo 3, della legge n. 350, del dicembre 2003 (legge finanziaria per il 2004). Norme che abbiamo contestato anche perché su di esse non vi è stata la possibilità di svolgere una discussione in quanto inserite nel maxitemendamento su cui venne posta la questione di fiducia. Norme, ripeto, che il Governo ritiene tuttora vigenti ma che si sovrappongono, salvo che per alcuni aspetti, a quelle contenute nel disegno di legge di conversione del decreto-legge al nostro esame. Non si comprende perché si siano volute anticipare in un decreto-legge questioni di ordinamento generale in presenza di una normativa già contenuta nella precedente legge finanziaria. L'errore di metodo è stato rilevato da più parti e in modo unanime nel corso delle audizioni che si sono svolte con le organizzazioni sindacali. Tutte le organizzazioni sindacali hanno sostenuto che sarebbe stato opportuno stralciare questo articolo 1-*quinquies* perché il merito di esso non è più soltanto riferito, come nella discussione che si è svolta al Senato sul precedente testo, a misure legate alla vicenda Alitalia o alle norme che si introducevano per il settore aereo o soltanto a delle proroghe, ma ha acquisito, nella sua formulazione, una valenza generale. Si tratterebbe, quindi, di

norme che dovrebbero essere discusse nel corso dell'esame della riforma degli ammortizzatori sociali e, pertanto, del disegno di legge 848-*bis*, attualmente all'esame del Senato.

L'esigenza di stralciare questa parte dal testo del decreto-legge, anche per ragioni funzionali e di metodo legislativo, è stata sostenuta da tutte le organizzazioni sindacali. Ciò renderebbe il confronto decisamente più semplice anche al nostro interno, in questa Camera, perché consentirebbe di verificare una convergenza su norme che hanno davvero una necessità improrogabile di intervento urgente ed immediato. In caso contrario, si aprirebbe un confronto di merito sul quale vi sono evidenti osservazioni che ritengo giusto avanzare e che hanno la necessità di essere verificate in un confronto vero, che richiederebbe più tempo e di non essere legato alla conversione del decreto-legge, che sappiamo avere i suoi tempi di urgenza e necessità.

Faccio alcune riflessioni sul merito che richiederebbero questo confronto. Non è affatto vero che, nel lavoro di modifica del Senato, si sia distinto nettamente tra i trattamenti che riguardano la mobilità e quelli che riguardano la cassa integrazione. Una parte delle norme che prevedono la decadenza, se non si rispettano certi *standard*, riguarda anche quei lavoratori che si trovano in cassa integrazione straordinaria, seppur prorogata.

Sappiamo che c'è una diversità tra un lavoratore in mobilità, che, quindi, non è più legato all'azienda, e un lavoratore che, invece, è ancora dipendente a tutti gli effetti di un'azienda investita da un processo di ristrutturazione, che pensa, tuttavia, di poter recuperare la propria attività.

Vi è una seconda osservazione di merito che balza agli occhi con altrettanta forza. Nel testo al nostro esame si stabilisce che le attività di formazione e di riqualificazione sono obbligatorie per il mantenimento dei requisiti. Potrebbe anche essere un elemento da prendere in considerazione. Bisognerebbe, tuttavia, specificare se si vuole fare un provvedi-

mento ordinatorio puntuale, perché è evidente che non si può licenziare un lavoratore se gli vengono offerti corsi di formazione o di riqualificazione che non hanno nessuna attinenza con la sua prospettiva professionale e con la sua qualifica. Ciò, tuttavia, non è detto.

Nella legge finanziaria si fa sempre riferimento a corsi di formazione e attività formative che hanno l'autorizzazione delle regioni. La formula: « autorizzati dalle regioni » scompare nel testo al nostro esame. Non si può rispondere soltanto che questa esigenza è implicita, perché stiamo legiferando. Se fossimo in un'altra sede, cioè all'interno di una riforma generale degli ammortizzatori sociali, questa discussione potrebbe trovare anche formulazioni che ci possano consentire di graduare gli interventi. Ma, in questo caso, se non è prevista e addirittura viene cancellata rispetto alla normativa vigente, vi possono essere ripercussioni su quel lavoratore, che si può trovare nella situazione di vedersi offrire un corso, non si sa da chi né in che modo, e per un suo rifiuto vedersi privato della possibilità di avere un rapporto con il sistema previdenziale e addirittura un lavoro.

In terzo luogo, faccio un altro esempio molto preciso: nel testo al nostro esame vi sono alcuni riferimenti che non compaiono più rispetto al testo precedentemente discusso nella stessa legge finanziaria. Non si precisa che le stesse liste di mobilità debbano essere finalizzate all'impiego. Perché questa previsione scompare? Era superflua?

Questi esempi di merito ed altri, che via via potremo affrontare con i nostri emendamenti — volti a riflettere sulle ragioni per le quali si sia introdotto il criterio degli 80 minuti di distanza dal luogo di lavoro e quello dei 50 chilometri — evidenziano il tema generale.

Su norme di questo genere non è adeguato intervenire con un decreto-legge. Sarebbe, invece, opportuno stralciare l'articolo 1-*quinquies* e, con un emendamento che il Governo potrebbe presentare, demandare tale materia alla discussione attualmente in corso al Senato, dove le

questioni poste potrebbero essere recuperate e poi, quando il Senato trasmetterà nuovamente il testo, essere affrontate nuovamente sia in Commissione lavoro sia in Assemblea per garantire ai lavoratori in cassa integrazione o che attendono proroghe o per coloro che abbiano necessità di maggiori risorse per rispondere adeguatamente alle crisi settoriali o aziendali in corso, un intervento davvero efficace ed immediato.

Questo è quanto chiediamo. Ci pare una richiesta fondata che credo corrisponda ad un interesse generale e che potrebbe favorire non soltanto una rapida conversione del decreto-legge ma anche consentirci, in futuro, una discussione sulla riforma degli ammortizzatori sociali più sgombra da questioni contingenti come accade, invece, con il decreto-legge al nostro esame (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lusetti. Ne ha facoltà.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il decreto-legge al nostro esame, recante interventi urgenti in materia di politiche del lavoro e sociali, sappiamo tutti, come hanno ricordato il relatore e poi il collega Guerzoni, che è stato esaminato in prima lettura dal Senato che lo ha approvato nei primi giorni di novembre. Il testo originario del decreto-legge constava soltanto di due articoli e, come noto, nel corso dell'esame al Senato sono stati inseriti, con un maxi emendamento del Governo, il famoso maxi emendamento — non so se ce ne siano altri in giro riguardanti la legge finanziaria —, alcuni nuovi articoli che, da un lato danno attuazione agli impegni assunti per la definizione di un sistema di ammortizzatori sociali per il trasporto aereo nel protocollo di intesa siglato il 6 ottobre 2004 tra il Governo, le organizzazioni sindacali nazionali di categoria e l'Alitalia e, dall'altro, confermano la normativa generale su cui è concentrato il dissenso delle diverse forze politiche di

opposizione al Senato e alla Camera, espresso nelle Commissioni di merito.

Una normativa di carattere generale — quella al nostro esame — che, per la sua natura restrittiva, rischia di far mutare completamente il nostro parere sul provvedimento, come ha già detto il collega Guerzoni nel suo intervento. Mi riferisco in modo specifico all'articolo aggiunto al Senato, l'*1-quinquies*, che reca una disciplina generale in tema di decadenza dai trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria, di mobilità e di disoccupazione. Non condividiamo questo articolo sia nel metodo sia nel merito. Vogliamo evidenziare come queste norme siano dettate al di fuori della riforma complessiva degli ammortizzatori sociali da tempo annunciata — il collega Delbono, capogruppo in Commissione lavoro, lo dice ogni volta che se ne presenti l'occasione — e mai realizzata che, se ricordo bene, attualmente giace insabbiata al Senato, prevedendo, peraltro, sanzioni particolarmente gravose quali la cessazione del rapporto di lavoro tendendo, in questo modo, a modificare anche la disciplina generale in materia di licenziamenti.

Proprio su questo aspetto non possiamo non rilevare come la Margherita e gli altri gruppi di opposizione abbiano sempre offerto il proprio contributo costruttivo nel caso di provvedimenti recanti misure di sostegno nel mercato del lavoro. Ciò potrebbe anche avvenire con riguardo al provvedimento in esame se le norme introdotte dal Senato venissero soppresse, come richiesto anche da diverse forze sindacali. Mi pare che il ministro del lavoro tratti quotidianamente con le organizzazioni sindacali. Non dico si debba sempre accogliere ciò che i sindacati dicono, ma trattare vuol dire trovare una sorta di sintesi e di composizione.

Saremmo, altresì, disponibili a costruire un confronto organico su tale tema se si modificasse parte della copertura finanziaria prevista in questo provvedimento, soprattutto per quanto riguarda il fondo di previdenza del personale di volo, che prevede l'utilizzo dell'8 per mille dell'imposta sul reddito destinata allo Stato.

Tali risorse, a nostro avviso, dovrebbero essere impiegate per scopi di interesse sociale e di carattere umanitario nel rispetto delle scelte compiute dai cittadini in ordine alla suddetta quota. Tutto ciò, signor presidente della Commissione lavoro, sarebbe in coerenza con il parere della Commissione trasporti che evidenzia l'opportunità di valutare modalità di copertura finanziaria differenti rispetto alla riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa alla quota dell'8 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche.

Vorrei, dunque, ribadire che tali modifiche — la copertura finanziaria e la soppressione dell'articolo *1-quinquies* — potrebbero agevolare in maniera significativa l'iter parlamentare del provvedimento in esame, tenendo conto dell'urgenza di riprendere argomenti più rilevanti come un'organica riforma degli ammortizzatori sociali. Non è una cosa che diciamo adesso ed anche il Governo, dall'inizio della legislatura, dice che vuole attuare tale riforma, ma di fatto questa è insabbiata nell'altro ramo del Parlamento.

Come opposizione abbiamo presentato diversi emendamenti in tal senso e ci auguriamo un atteggiamento positivo da parte del Governo e dei colleghi della maggioranza. Auspichiamo si possa svolgere un ragionamento più articolato, ancorché complesso, per migliorare il provvedimento in esame soprattutto in ordine ai due suddetti aspetti.

Prima di entrare nel merito del provvedimento, non possiamo non sottolineare un aspetto di estrema rilevanza non solo per le tematiche in oggetto, ma anche per il metodo con cui la maggioranza affronta le questioni più delicate del paese. Si tratta di un metodo che possiamo definire localistico. Oggi, 22 novembre, stiamo ancora discutendo un provvedimento che prevede ammortizzatori sociali per Alitalia. La crisi di tale azienda era nota da oltre un anno e la sua gravità è stata peggiorata proprio dall'inattività e dai forti ritardi con cui è stata gestita dal Governo. La crisi stava portando la compagnia al fallimento e su di essa abbiamo registrato, proprio in quest'aula, un atteggiamento

ostruzionistico da parte degli stessi partiti della maggioranza: mi fa piacere che sia entrata in aula la collega Bianchi Clerici perché si tratta proprio del suo gruppo. Mi riferisco in modo particolare alla Lega: abbiamo tutti assistito all'atteggiamento da essa tenuto durante la discussione del provvedimento su Alitalia, atteggiamento che ha messo in serio imbarazzo anche i partiti della maggioranza e forse lo stesso ministro del lavoro, oggi rappresentato in aula dal sottosegretario Viespoli. La Lega ha fatto di tutto per mettere i bastoni tra le ruote o, meglio, per legare le ali alla compagnia di bandiera, e lo ha fatto con la presenza di alcuni suoi esponenti nei vertici della compagnia aerea, nonché con i propri ministri. Lo stesso ministro Maroni, prima di varare questo provvedimento, ha fatto in qualche modo tremare per intere notti i lavoratori, minacciando in più occasioni di non voler estendere gli ammortizzatori sociali al settore (cito fonti giornalistiche: la sostanza è sicuramente quella da me riferita, anche se i toni possono essere stati leggermente diversi).

Quando si vanno invece a toccare determinati interessi, l'atteggiamento cambia ed i tempi dell'urgenza si accorciano rapidamente. Oggi è il 22 novembre e non posso non citare l'argomento del giorno, almeno per quanto riguarda la crisi nel trasporto aereo: mi riferisco alle drammatiche condizioni della compagnia Volare. Ebbene, il Governo è intervenuto tempestivamente sulla situazione che riguardava tale compagnia, tempestività che avrebbe meritato anche Alitalia; in quest'ultimo caso non abbiamo però visto tanta premura da parte del Governo, o almeno di una sua parte. Anzi, ricordiamo che dai banchi di quest'aula provenivano attacchi ed accuse nonché l'augurio che le leggi del mercato facessero il proprio corso portando, se necessario, al fallimento della compagnia. Ricordo anche che una delle ipotesi avanzate da alcuni esponenti della maggioranza prevedeva proprio un'alleanza Volare-Alitalia (mi corregga il sottosegretario se sbaglio, ma mi sembra fosse proprio questa la posta in gioco):

ebbene, dato lo stato finanziario in cui si trova la compagnia Volare, non è tanto strano se oggi ci interroghiamo sulle ragioni di quella proposta.

Dicendo questo non vogliamo certo affermare di essere contrari ad interventi a favore dei lavoratori di Volare: anzi, siamo favorevoli, in quanto si tratta di circa 1.400 lavoratori che rischiano il posto di lavoro. Ripeto, siamo a favore dei lavoratori della compagnia aerea Volare, come siamo dalla parte degli utenti, di quegli utenti di cui spesso ci dimentichiamo, di cui spesso il Governo si dimentica, utenti che hanno acquistato fino a ieri biglietti che poi sono risultati inutilizzabili. Riteniamo quindi che il Governo debba intervenire; riteniamo però anche che il Governo non possa usare due pesi e due misure: non può dire che Alitalia, per non so quale motivo, in tutti questi anni non meritasse alcun intervento da parte dell'esecutivo per poi intervenire a favore della compagnia Volare. Quando si pone in atto un'azione di Governo, lo si fa per tutelare l'interesse collettivo, per tutelare il bene comune, per garantire l'interesse dei lavoratori nonché le legittime aspettative degli utenti: ebbene, non mi pare che ciò sia stato fatto dall'attuale Governo. In ogni caso, la politica ondivaga dell'esecutivo anche sul tema delle compagnie aeree e della tutela dei loro lavoratori è tale da dimostrare come lo stesso non sia attento o, comunque, sia animato da logiche localistiche e non complessive; manca una logica nazionale che tuteli un patrimonio, un valore concreto posseduto dall'Italia.

Lo sottolineo in questa sede, soprattutto per gli utenti, dei quali si conosce l'esatta entità, anche perché si potrebbe già intervenire con questo provvedimento. Non so quali siano le intenzioni del Governo e non so quali siano i tempi di intervento, ma ho sentito in qualche telegiornale che il Governo vuole proporre, in uno dei prossimi Consigli dei ministri, un decreto-legge *ad hoc* per affrontare il problema della compagnia aerea. Ovviamente si tratterà di un provvedimento con misure diverse rispetto a quelle previste dal provvedimento per la Parmalat, dato che

le cifre sono inferiori. Dunque, anche se non so cosa voglia fare il Governo, tuttavia è certo che, se vuole intervenire, lo può fare anche nel provvedimento al nostro esame. Questo, ammesso che ci sia un interesse al riguardo e che non si tratti della solita politica degli annunci, nella quale questo Governo è diventato una sorta di annunciatore televisivo alla vecchia maniera.

Il Governo deve dire in Parlamento cosa vuole fare, senza cominciare, come sempre, a fare gli annunci, ieri negativi per quanto riguardava Alitalia, oggi positivi per quanto riguarda Volare *web*. Si tratta di risposte concrete, che non può dare l'opposizione. È il Governo che deve assumere un'iniziativa, chiedendo il consenso del Parlamento e dialogando con le organizzazioni sindacali, con le organizzazioni che rappresentano gli interessi degli utenti — di coloro che utilizzano l'aereo — ed anche con le opposizioni parlamentari, che pongono alcuni problemi in ordine a questo tema.

Noi chiediamo quindi un aumento della copertura finanziaria di questo provvedimento, perché è giusto che siano garantiti i diritti degli utenti. Per quanto riguarda i lavoratori, comprendiamo l'esigenza di conoscere più approfonditamente la situazione, perché al momento sappiamo solo che sono 1400 lavoratori (che peraltro sono tantissimi). Poco fa, il collega Violante ha dichiarato, in altra sede, che bisogna giustamente tutelare i 1400 lavoratori di Volare *web*, come i 150 mila disoccupati vari che ci sono nel Mezzogiorno. È dunque giusto che il Governo si impegni sotto questo profilo, ma non vediamo un'azione concreta che ci garantisca in ordine a tale aspetto.

Intendiamo inoltre mettere in luce le tante contraddizioni che possono generarsi quando le politiche di un paese vengono poste in essere con un'ottica regionale. Non possiamo pensare che Alitalia vada malissimo, essendo stata gestita in un certo modo, e di non intervenire — o comunque intervenire dopo varie peripezie (peraltro con la dissociazione di un partito della maggioranza), pensando invece di

attivarsi prontamente quando si tratta di una compagnia aerea regionale. Non è così che si fa il federalismo e non è così che si creano le condizioni per il sostegno anche alle iniziative regionali. Lo si fa invece con una politica globale e con una strategia di politiche del lavoro e di sviluppo che devono interessare l'intero paese. In quest'ottica, vanno valorizzate anche le singole realtà regionali e le singole aree geografiche del paese, che esprimono una forte dinamica imprenditoriale, purché questa imprenditorialità sia veramente forte e dinamica; diversamente, « rattoppiamo » soltanto dei buchi, che si sono creati per motivi vari.

Ritengo che in questo decreto al nostro esame debba esserci una risposta, un'assunzione di impegno da parte del Governo nei confronti della situazione che vivono i lavoratori della compagnia aerea Volare *web*. Purtroppo, deve trattarsi non di un impegno di carattere giornalistico o mediatico, ma di un impegno vero, da assumere nell'aula del Parlamento, eventualmente con un'apposita proposta emendativa, della quale vogliamo conoscere la copertura e la specificità, o anche con l'accettazione di un ordine del giorno, ammesso che vi sia l'interesse. Quello che vogliamo è che ci sia la stessa dignità per i lavoratori, perché non vi sono lavoratori di serie A e lavoratori di serie B. Tutti i lavoratori di tutte le compagnie aeree, grandi o piccole che siano, nazionali o regionali che siano, devono avere gli stessi diritti, di fronte alla legge e anche di fronte allo sviluppo economico. Questo è ciò che chiediamo al Governo nel provvedimento in esame che presenta le lacune di cui ho parlato nel mio intervento.

Per concludere, vorrei esprimere una valutazione complessivamente favorevole sugli articoli del decreto-legge che riguardano, nello specifico, il personale dei vettori aerei, pur stigmatizzando il forte ritardo con il quale le misure di cui stiamo parlando sono state adottate (ormai, questo Governo è in ritardo su tutto).

Per quanto riguarda, invece, gli articoli aggiuntivi che si riferiscono ad una disciplina di carattere generale in tema di

decadenza di trattamento di cassa integrazione straordinaria e di mobilità in generale, sottolineo il dissenso del nostro gruppo. Non vogliamo provvedimenti a mezza via, che non sono né carne né pesce. Se si decide di attuare la riforma degli ammortizzatori sociali, la si deve inserire in un quadro complessivo, organico. Non è bene farla a « spizzichi e bocconi », ma seriamente ed organicamente, se si intende procedere a varare le riforme nel nostro paese.

Quando si affrontano i temi veri delle compagnie *low cost* o delle compagnie aeree sulle quali oggi si nutrono perplessità varie (fino all'altro giorno andavano bene, mentre oggi no), occorre che il Governo vigili, che fornisca ulteriori informazioni, che affronti organicamente il sistema e che non si faccia condizionare, non da interessi di parte (lo escludo, perché attribuisco sempre la buona fede anche al Governo), ma dalle manie regionalistiche, localistiche, perché non hanno senso.

Tutti i lavoratori sono uguali e, quindi, occorre una politica organica da parte di questo Governo, anche quando si affrontano situazioni drammatiche, come quella della compagnia aerea Volare, in sintonia con le scelte che sono state adottate dal Governo e dal Parlamento in passato, a tutela esclusivamente dei lavoratori di queste compagnie e degli utenti che hanno il diritto di essere salvaguardati (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Saluto gli studenti della scuola elementare Anna Frank di Rocca-gorga che stanno seguendo i nostri lavori (*Applausi*).

È iscritto a parlare l'onorevole Perrotta. Ne ha facoltà.

ALDO PERROTTA. Signor Presidente, questa volta, a differenza di altre, si sta cercando di ragionare sui provvedimenti riguardanti le politiche del lavoro. Alcune considerazioni svolte dai colleghi non le condivido e altre sì, ma ne parlerò suc-

cessivamente. A dire la verità, il clima che si è instaurato in Commissione su tale argomento dovrebbe portare a conclusioni senz'altro positive, nell'interesse di tutti i lavoratori.

Il presente decreto-legge interviene per risolvere crisi di aziende in difficoltà economiche e per sopperire con la cassa integrazione alla copertura delle retribuzioni dei lavoratori dipendenti, con possibilità, mediante percorsi di riqualificazione professionale, di un loro rientro nel mercato del lavoro.

In particolare, alcune disposizioni del provvedimento sono dirette a fronteggiare gli effetti sociali della crisi del comparto aereo e in particolare, di Alitalia. Questo elemento costituisce il segnale di un impegno da parte del Governo, finalizzato a promuovere il rientro del lavoratore sul mercato del lavoro.

Vorrei affrontare il merito degli articoli proposti in questo provvedimento per ricordare, come appartenente al gruppo di Forza Italia, gli aspetti positivi del provvedimento.

L'articolo 1, comma 1, consente la proroga del trattamento straordinario di integrazione salariale, concesso per le crisi aziendali fino ad un periodo di 12 mesi, oltre gli ordinari limiti di durata del trattamento medesimo.

Vorrei poi ricordare il comma 2 dello stesso articolo che prevede, in attesa della riforma degli ammortizzatori sociali, di prorogare, anche in deroga alla normativa ordinaria, i trattamenti di integrazione salariale straordinaria, di mobilità e di disoccupazione speciale.

Il comma 3-*bis* interviene a sostegno dei lavoratori dipendenti da datori di lavoro privati operanti nella regione Valle d'Aosta, mentre l'articolo 1-*bis* dispone che, a decorrere dal 1° gennaio 2005, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali possa concedere il trattamento di cassa integrazione straordinaria al personale, anche navigante, dei vettori aerei, a seguito di processi di riorganizzazione o di trasformazione societaria.

Il trattamento ha una durata di 24 mesi ed in ciò si inserisce la convocazione dei

soggetti coinvolti da parte del ministro Maroni per quanto concerne il problema della compagnia aerea Volare. Infatti, da quello che ho potuto capire, il ministro proprio appellandosi a questo articolo 1-bis, intende risolvere la questione relativa ai 1.300 lavoratori di Volare che, sommati ai 3.700 lavoratori dell'Alitalia, raggiungono il numero di 5 mila lavoratori che si intendono tutelare.

Si estendono inoltre alcuni benefici previsti dalla legislazione vigente ai datori di lavoro che assumano lavoratori del trasporto aereo. Si tratta di una previsione presente per la prima volta nella storia della Repubblica italiana.

Vorrei svolgere qualche breve considerazione sull'articolo 1-*quinquies*, che contiene sanzioni rivolte a coloro che si rifiutano di entrare nei piani di formazione lavoro. Ricordo che in Commissione il sottosegretario ci fece l'esempio pratico della fabbrica delle bottiglie di vetro. Se una fabbrica che produce bottiglie di vetro si trasforma in una fabbrica che produce bottiglie di plastica e il lavoratore si rifiuta di frequentare il corso di formazione per la produzione della plastica, quando l'azienda riprenderà la propria produzione cosa se ne farà di un lavoratore che non sa svolgere il proprio lavoro? Lo dovrà licenziare?

Vedete colleghi, noi intendiamo la sanzione come uno strumento per invogliare il lavoratore a formarsi professionalmente per evitare di uscire dal ciclo produttivo. D'altra parte, che logica avrebbe da parte nostra, da parte dello Stato, da parte dei cittadini, continuare ad erogare trattamenti di cassa integrazione straordinaria a lavoratori che, una volta finito il ciclo di formazione professionale, non potrebbero rientrare nella nuova azienda? Che senso avrebbe continuare a pagare lavoratori che non vogliono più lavorare? Dunque, vogliamo difendere il ciclo produttivo, vogliamo mettere in moto una nuova organizzazione del lavoro, oppure vogliamo continuare sulla strada del vecchio assistenzialismo che non serve a nulla? Se non interveniamo al fine di incentivare il lavoratore a frequentare corsi di forma-

zione, quest'ultimo si troverà fuori dal ciclo produttivo senza poter rientrare in fabbrica.

Non sono d'accordo con la proposta formulata dall'onorevole Guerzoni volta ad attendere il provvedimento sugli ammortizzatori che ci verrà trasmesso dal Senato, in quanto ritengo che questo ramo del Parlamento debba intanto svolgere il proprio compito.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tidei. Ne ha facoltà.

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come già sottolineato in Commissione e in aula da colleghi del mio gruppo, il decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249 constava inizialmente di due articoli.

Successivamente, il Governo, con un maxi emendamento, presentato durante l'esame al Senato, ha introdotto altri articoli, in attuazione agli impegni assunti direttamente dal Presidente del Consiglio con il protocollo di intesa siglato il 6 ottobre 2004 tra l'Esecutivo e le organizzazioni sindacali dell'Alitalia, ovviamente allo scopo di definire un sistema di ammortizzatori sociali per il trasporto aereo. In questa sede non voglio assolutamente soffermarmi sul merito dell'articolo 1, sul quale altri colleghi hanno espresso le loro valutazioni, sia al Senato che in sede di Commissione alla Camera. In proposito, l'onorevole Guerzoni poc'anzi è stato assolutamente esaustivo sull'argomento.

Tuttavia, mi permetto di riaffermare — nel caso ve ne fosse ancora bisogno — che sulle norme inerenti il settore tessile, le case di cura in Puglia nonché il recepimento degli accordi per l'Alitalia non abbiamo alcuna remora ad esprimere il nostro convinto consenso. Anzi, se il Governo si fosse limitato all'adozione di tali misure, avremmo volentieri espresso un voto favorevole sul provvedimento. Invece, l'Esecutivo ha inteso introdurre anche modifiche ad una legge di sistema che nulla hanno a che vedere con misure urgenti, a favore di alcune categorie e di alcuni settori che versano in situazioni di parti-

colare difficoltà. In sostanza, è stata messa sullo stesso piano la normativa relativa alla cassa integrazione guadagni con quella relativa alla mobilità. Le ragioni di tale operazione, di merito e di metodo, sono state già espresse dal senatore Battafarano durante il dibattito al Senato e ripetute poc'anzi dall'onorevole Guerzoni. In particolare, sul metodo continuiamo a sostenere che, se il Governo avesse voluto davvero apportare modifiche strutturali al sistema degli ammortizzatori sociali, avrebbe potuto utilizzare l'atto Senato 848-*bis*, che contiene appunto la riforma di tale sistema. Onorevole Perrotta, quale senso ha l'affermazione secondo cui lei fa il suo lavoro alla Camera? Non siamo due corpi separati.

ALDO PERROTTA. Siamo due corpi separati!

PIETRO TIDEI. Sapendo che il suddetto progetto di legge rappresenta lo strumento più adeguato, bisogna trovare soluzioni che consentano di inserire in quell'ambito le modifiche, volute ovviamente anche dalla Camera. Non siamo due corpi distinti che agiscono ognuno per proprio conto. D'altronde, tale progetto di legge è in discussione al Senato in questi giorni. Quindi, quale occasione migliore per porre in quella sede le modifiche sostanziali alla riforma degli ammortizzatori sociali?

Nel merito, non possiamo non sottolineare che, se da una parte si è cercato di dare una risposta alle aziende interessate e profondamente in crisi, dall'altra — ed è questo quello che ci preoccupa maggiormente — per tutti gli altri lavoratori si è cercato di introdurre norme assai meno restrittive in materia di licenziamenti. Come è stato già detto, i trattamenti di cassa integrazione e mobilità vengono messi sullo stesso piano anche se ovviamente si tratta di fattispecie assolutamente differenti.

PASQUALE VIESPOLI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali*. Non è così!

PIETRO TIDEI. Infatti, in caso di cassa integrazione si mantiene il rapporto di dipendenza, al contrario di quanto avviene con la mobilità. In pratica, con il provvedimento in oggetto si introduce una nuova forma di licenziamento, quella per decadenza, qualora il lavoratore rifiuti di essere avviato ad un corso di formazione per altre attività, collocato entro 50 chilometri di distanza dalla sua residenza, o comunque raggiungibile mediamente in 80 minuti con i mezzi di trasporto pubblici. Difatti, l'articolo 1-*quinquies* — che in Commissione il gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo ha tentato inutilmente di stralciare — con l'introduzione di una disciplina generale in tema di decadenza del trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria, di mobilità e di disoccupazione, peggiora notevolmente l'attuale disciplina, colpendo ingiustamente migliaia di lavoratori. Si tratta di una *reformatio in peius* che non sarebbe stata ammessa neppure nel diritto romano. Tuttavia, ripeto che in proposito è stato già detto abbastanza dai miei colleghi in sede di Commissione.

Invece, durante questo mio breve intervento vorrei soffermarmi sull'articolo 1-*bis* che prevede misure straordinarie, atte a fronteggiare la crisi che ha colpito i lavoratori dell'Alitalia e, più in generale, quelli del trasporto aereo. A partire dal 1° gennaio 2005 potrà essere concesso il trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria anche al personale navigante dei vettori aerei e delle società da questi derivanti, a seguito di processi di riorganizzazione o di trasformazione societaria.

Tale trattamento ha la durata di 24 mesi e riguarda, almeno per ora, 3.700 unità. Agli stessi lavoratori è esteso il trattamento di mobilità.

Non possiamo che esprimere il nostro apprezzamento sulle misure a sostegno, visto che reclamiamo tale provvedimento da tre anni. Non potrà infatti sfuggire al rappresentante del Governo che già in occasione dell'esame della legge finanziaria per il 2002, e dunque nel 2001, chi vi parla, con emendamenti specifici, proponeva l'estensione dei benefici di cui alla

legge n. 223 del 23 luglio 1991. Ebbi modo di formulare nuovamente tali proposte in occasione dell'esame della legge finanziaria per il 2003, e dunque nel 2002; così è stato nel 2003, e così è stato nel 2004, ma tali emendamenti sono stati puntualmente respinti dal Governo.

Già prima dei tragici eventi dell'11 settembre 2001, il settore del trasporto aereo, e, in particolare, la società Alitalia, attraversavano un profondo stato di crisi. Si ricorderà che già nel *contingency plan* presentato dai vertici di Alitalia nel 2001, si ipotizzavano quasi mille esuberi e si chiedevano al Governo misure urgenti a sostegno dell'occupazione, in grado di accompagnare il processo di ristrutturazione e di risanamento che già allora si riteneva indispensabile per far uscire la nostra compagnia di bandiera da una crisi che veniva da lontano. L'11 settembre ha certamente inferto un colpo mortale al nostro vettore aereo.

Eppure, nonostante la crisi evidente, la congiuntura internazionale, le richieste delle organizzazioni sindacali e dell'opposizione, il Governo ha continuato a fare orecchie da mercante, respingendo puntualmente le nostre proposte. Non possiamo non sottolineare i ritardi, le omissioni e la colpevole incapacità di ascoltare le richieste provenienti dall'azienda, dai lavoratori, dalle organizzazioni sindacali e dalle opposizioni.

Il provvedimento in esame è tardivo: si chiude la stalla dopo che i buoi sono scappati. Se è vero, come è vero, che tra le molteplici cause che hanno determinato la crisi del settore — accanto alla mancata riforma da parte del Governo di un settore strategico quale quello del trasporto aereo e all'inadeguatezza del *management* ad affrontare una crisi profonda — vi sono gli esuberi del personale, non riesco a comprendere perché tale provvedimento non sia stato adottato tre anni fa. In quel periodo, gli esuberi in Alitalia non erano neppure mille, mentre oggi sono 3.700: la situazione è drammatica. Chiunque comprende che favorendo tre anni fa, con ammortizzatori sociali adeguati, un processo di ristrutturazione e di risanamento

dell'azienda, si sarebbe forse evitato di prospettare oggi, a ben 3.700 lavoratori, lo spettro della cassa integrazione e della mobilità.

Non esitiamo pertanto a definire irresponsabile, inadeguato e colpevole il comportamento del Governo per quanto concerne tutto il comparto del trasporto aereo. Il Governo non ha mai avanzato una proposta di riforma globale e strutturale dell'aviazione civile, e il ministro ha ignorato la politica dei trasporti, in particolare del trasporto aereo. In questi tre anni vi sono state numerose manifestazioni, di cui si è occupata la stampa nazionale e internazionale, ed è emersa con chiarezza la necessità di un intervento pubblico improrogabile a sostegno dei processi di riorganizzazione dell'azienda, la cui maggioranza — non va dimenticato — è detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze. Oggi dobbiamo purtroppo constatare che il Governo interviene tardivamente, con un provvedimento che ci auguriamo possa ancora recare benefici. Tuttavia, allo stato dei fatti nutriamo profondi dubbi che esso possa salvare effettivamente i lavoratori di Alitalia.

Quindi, si tratta di un provvedimento tardivo che, nonostante tutto, probabilmente, otterrà pochi risultati. Eppure, gli strumenti legislativi c'erano tutti: sono gli stessi che vi proponevamo tre anni fa e che voi oggi utilizzate con tre anni di ritardo, con la conseguenza che quello che si sarebbe potuto risolvere tre anni fa, probabilmente, non riuscirete a risolverlo in una situazione di acuta drammaticità. D'altra parte, di esempi ce n'erano già stati tanti in Europa con la Iberia, la British Airways, la Air France, che hanno affrontato le loro crisi con ben altri provvedimenti e comportamenti rispetto a quelli tenuti dal nostro Governo; d'altro canto, l'11 settembre c'è stato anche per questi vettori, non solo per Alitalia.

Come se ciò non bastasse, è scoppiato in questi giorni il caso della Compagnia aerea Volare, con circa 1500 lavoratori che rischiano, drammaticamente, onorevole rappresentante del Governo, il licenziamento. Su questo il ministro Maroni si è

affrettato a garantire — lo abbiamo letto dalla stampa — l'applicazione della cosiddetta legge « salva imprese » — per intenderci, quella applicata alla Parmalat — alla compagnia aerea Volare. Lo stesso ministro (e la stampa lo riporta) ha altresì assicurato che per gli ammortizzatori sociali lo strumento è già contenuto nel decreto-legge che stiamo discutendo oggi: questo ha detto il ministro Maroni e lo riporta oggi la stampa. Anche qui, però, credo che dobbiamo rilevare — diciamolo francamente — un po' la superficialità del ministro, che si avventura, a mio giudizio, demagogicamente in dichiarazioni che poi non potranno trovare attuazione per mancanza di copertura finanziaria. Infatti, dopo queste dichiarazioni, mi sarei aspettato che il relatore o lo stesso rappresentante del Governo, annunciassero oggi, come dice il collega Lusetti, la presentazione di una proposta di modifica o l'accoglimento di un ordine del giorno volti a coprire i maggiori oneri derivanti dall'estensione ai lavoratori di Volare dei benefici della cassa integrazione, che oggi vengono appunto garantiti ai lavoratori di Alitalia. I fondi per questo provvedimento — lo diceva poc'anzi molto bene il collega Guerzoni — sono stati individuati e, addirittura, per alimentare il fondo per il volo, avete previsto impropriamente l'utilizzo di cinque milioni dell'8 per mille, che come tutti sanno — lo dice la legge — non possono essere destinati sicuramente a questo scopo. Lo avete utilizzato impropriamente e allora, se è così, e quindi i fondi sono stati determinati in questa maniera, dove andrete a prendere gli ulteriori stanziamenti per coprire gli ulteriori oneri che deriveranno dall'estensione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori di Volare? Sono 1500 dipendenti, non sono due! Quindi, gradirei sapere dal rappresentante del Governo dove si prenderanno queste risorse, visto che nell'attuale decreto-legge non mi pare che siano assolutamente previsti. Non pongo questa domanda per gusto di polemica o per demagogia ma esclusivamente per garantire a questi 1500 lavoratori non parole, non dichiarazioni, non annunci, ma fatti

concreti, visto che già da due mesi sono senza stipendio. Per questo motivo, gradiremmo non promesse generiche, ma impegni concreti e precisi con la relativa copertura finanziaria. Altrimenti, io credo che si farebbe un po' come la fine della tanto sbandierata riduzione delle tasse, promessa per quattro anni da Berlusconi e purtroppo mai mantenuta.

Per concludere, vorrei affrontare una piccola questione toccata anche dall'onorevole Lusetti e su cui credo che interverremo in seguito con la presentazione di un'interpellanza urgente rivolta al Governo. Vorrei ricordare al rappresentante del Governo che qualche tempo fa in occasione della crisi di Alitalia qualche autorevole rappresentante della Casa della libertà, supportato dalla Lega e da altri, sostenevano o avevano lasciato trapelare la possibilità di salvare Alitalia mediante l'intervento di Volare: una cosa incredibile! Oggi questa società dichiara il dissesto e qualche rappresentante del Governo, addirittura, pensava di risolvere il problema di Alitalia con l'intervento di Volare, una compagnia che ha essa stessa bisogno di un intervento particolare. Guarda caso, è oggi invece Alitalia che serve tutti quegli utenti che sono rimasti sparsi per il mondo, visto che gli aerei di Volare non volano più.

Al riguardo credo sia importante riflettere ulteriormente: come mai il Governo e alcuni onorevoli, che avrebbero dovuto conoscere la situazione di Volare (attraverso l'argentino Eurnekian, amico e socio in affari di altri rappresentanti, guarda caso, di società che in precedenza erano nel gruppo Alitalia), hanno proposto una operazione che non solo non è stata possibile, ma che vede questa azienda passare improvvisamente dalla possibilità di acquisto o di intervento in favore di Alitalia, alla sua vertiginosa caduta verso il fallimento? Credo che qualcuno, visto che non parla a caso (si tratta di rappresentanti del Governo e della maggioranza), debba assumersi la responsabilità non solo delle proprie affermazioni, ma anche di chiarire meglio quali operazioni si potevano nascondere dietro un intervento che non è

andato in porto perché è prevalso il senso di responsabilità di tutto il Parlamento, delle organizzazioni sindacali *in primis* (che si sono accollate parte degli oneri del salvataggio di Alitalia) e delle opposizioni (che hanno consentito di intervenire a favore del gruppo Alitalia). Su tali aspetti, comunque, interverremo nuovamente con un'interpellanza.

Concludo manifestando la nostra contrarietà ad un provvedimento che tenta di riformare, *in peius* per i lavoratori (come già ricordato), il complesso delle norme attualmente vigenti in materia di cassa integrazione, mobilità e ammortizzatori sociali. Al riguardo avremmo gradito, pur nella validità di alcune scelte — lo ribadiamo — in modo particolare per i settori tessile e sanitario e, anche se tardivamente, per i lavoratori di Alitalia, che tre anni fa almeno un nostro emendamento fosse stato accolto (oggi non ci troveremo in questa situazione). Si tratta di ritardi, omissioni e negligenze che hanno sicuramente aggravato la crisi di un settore, quello del trasporto aereo, che con provvedimenti urgenti, tempestivi ed adeguati avrebbe visto attenuate le conseguenze drammatiche che si stanno abbattendo sulla nostra compagnia di bandiera, sul trasporto aereo e, a nostro avviso, soprattutto su quei lavoratori sui quali aleggia oggi lo spettro della mobilità e della disoccupazione (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Alfonso Gianni. Ne ha facoltà.

ALFONSO GIANNI. Come ricordato, in Commissione abbiamo esaminato con molta serietà e serenità questo provvedimento che giunge dal Senato. Come accade spesso, la XI Commissione è costretta ad intervenire *ex post*, quando cioè i disastri, dal punto di vista della conduzione aziendale, sono già avvenuti e le conseguenze occupazionali sono molto gravi. È per tale ragione che ritengo possibile giungere a delle convergenze tra di noi. A tutti, per diverse ragioni politiche,

dispiace, infatti, lasciare dei lavoratori per strada, o a terra, visto che si tratta di lavoratori del settore del trasporto aereo. Bisognerebbe ragionare una volta tanto delle politiche economiche che sono alla base di risultati così negativi. Dico ciò, altrimenti la discussione diventa troppo ipocrita e falsamente unanimistica. In ogni caso, ricordato ciò, ben vengano tutte le possibili convergenze su misure che attenuino dei disastri di politica industriale, qualunque siano le responsabilità dei medesimi.

Come già ricordato da chi mi ha preceduto, alcune delle misure presenti nel decreto-legge rappresentano una risposta, se pur tardiva o parziale, a richieste che le opposizioni, quella sociale (se così posso definire l'opposizione sindacale) e quella politica, hanno avanzato da lungo tempo e da lunga data. Mi riferisco all'estensione dei trattamenti di integrazione salariale ai settori che finora ne erano esclusi.

Si tratta di una questione molto antica: con tutta la modestia posso ricordare di essere intervenuto su questa questione anche in date da oggi molto lontane; ed è un'esigenza sentita da settori di lavoratori che via via hanno acquistato importanza all'interno del meccanismo economico del sistema paese e che risponde ad un elementare principio di giustizia.

Sappiamo bene che i meccanismi di sostegno e di garanzia del reddito nel periodo di non lavoro non sono venuti dal cielo, né sono stati donati da una classe imprenditoriale illuminista (che purtroppo nel nostro paese non credo abbiamo mai avuto), ma sono sempre stati il risultato compromissorio di uno scontro sociale tra le classi lavoratrici, rappresentate, nel bene o nel male, dalle loro organizzazioni sindacali, e le classi imprenditoriali.

Naturalmente, questo meccanismo di formazione del principio della ammortizzazione sociale non è giunto da una convinzione keynesiana dall'alto, ma è il prodotto via via di un processo di lotta di classe che ha fatto sì che chi era più forte nel campo del lavoro, cioè — almeno un tempo — nel campo della produzione industriale, poteva avere più voce in