

PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE

**ISTITUZIONE DEL DISTRETTO INDUSTRIALE
DI LAVORO E SERVIZI DI FIUMICINO
DENOMINATO
“CITTA’ DEL VOLO”**

Novembre 2007

RELAZIONE

L'ambito socio-economico di Fiumicino è fortemente caratterizzato dall'aeroporto Leonardo da Vinci e dalle attività collegabili all'assistenza dei passeggeri e ai servizi *aviation*, ovvero connessi alla gestione a terra degli aeromobili. Dal punto di vista del traffico, i dati raccolti dall'indagine conoscitiva promossa dalla Commissione Mobilità evidenziano che negli ultimi cinque anni e nonostante la crisi della nostra compagnia di bandiera, lo scalo di Fiumicino è passato, in relazione ai passeggeri trasportati, da 26.288.181 del 2000 ai 30.189.225 del 2006 e quello di Ciampino da 829.511 passeggeri del 2000 ai 4.945.158 del 2006 e, comunque, il trend positivo ha riguardato i diversi indicatori di traffico con una costante crescita che ha visto aumentare sia il movimento aeromobili, che il tonnellaggio delle merci in entrambi gli aeroporti romani.

Nonostante questo profilo a sostegno di una costante crescita di valori relativamente agli scali romani, è nota la problematica determinata in Italia dall'esistenza del doppio *hub*, unico caso in Europa, che comporta dispersione di risorse e il rischio che funzioni importanti per il settore aeronautico, vengano dal punto di vista della logistica collocate lontane da Roma, con disagio per i lavoratori e conseguenze per la realtà socioeconomica romana.

L'impatto occupazionale del sistema aeroportuale conta, secondo stime calcolate su parametri IATA, 35mila addetti ma secondo la stessa fonte, considerando tutto il settore anche del turismo e dei servizi connessi, le unità lavorative dell'indotto coinvolgono circa 130mila lavoratori.

Nel sistema aeroportuale convivono attività professionali rigorosamente certificate, per le quali il mercato prevede remunerazioni di eccellenza, insieme ad attività i cui addetti pur mostrando professionalità in ambito tecnico, non vedono riconoscimenti sia dal punto di vista delle tutele e garanzie dell'occupazione che salari adeguati anche al livello delle responsabilità assunte.

Se si osserva la composizione dell'occupazione aeroportuale per settori di attività i dati riferiti ai 35mila addetti stimati precedentemente, il 64% risulta addetta al settore dell'*handling*, ovvero servizi agli aeromobili e ai passeggeri, il 14% addetta ad attività connesse alla funzionalità dello scalo, il 12% alle attività di ristorazione e di *catering*, 6% alle agenzie e al controllo dei documenti e dei passeggeri e un 4% residuale per gli altri settori.

Considerando invece la realtà relativa alle principali aziende che operano presso lo scalo di Fiumicino, osserviamo l'esistenza di alcuni comparti in cui si concentra l'occupazione: Alitalia Service conta 4.065 addetti nel solo settore della manutenzione di cui circa la metà (2.055) occupati nelle operazioni relative ai *check* e alla componente motori, 738 alle operazioni manutentive di linea, 423 alla manutenzione e revisione motori, 804 presso l'Atitech.

Allo stato attuale le società Alitalia impegnate nel settore manutentivo evidenziano una capacità interna e una rete di collaborazioni esterne, in grado di offrire un servizio completo di "*full maintenance*" anche se allo stato attuale tale servizio si concentra soprattutto nei confronti della compagnia di bandiera e delle società *partners* della stessa. Alle società terze vengono forniti servizi anche di base, ma allo stato attuale le attività di manutenzione sui vettori regionali non vengono prestati (es. su Atr e altri aviogetti di piccole dimensioni).

L'altra grande realtà operante negli aeroporti romani è il gruppo AdR (forte di circa 3.750 dipendenti) che ha in gestione lo scalo e che a sua volta, sebbene privatizzata di recente, ha già provveduto a operare una sottoarticolazione in società di scopo, di cui AdR Handling persegue le finalità di *core business* e le altre verso una diversificazione che punta chiaramente a mettere a maggior reddito possibile gli spazi dedicati alle attività economiche e commerciali. Quest'ultimo gruppo sta diversificando le strategie aziendali, procedendo ad una cessione di una larga serie di servizi attraverso subappalti a società che non riuscendo a restare sul mercato, entrano rapidamente

in crisi, licenziano i lavoratori e per mantenere la competitività al ribasso degli accordi di concessione, ricorrono sempre più frequentemente al precariato.

In uno scenario di questo tipo, ove da un lato esiste un settore di attività professionali e storicamente qualificato messo drasticamente a rischio dal ridimensionamento dell'Alitalia e dalla concorrenza di Malpensa e dall'altro una gestione tutta volta verso l'esternalizzazione delle attività connesse al funzionamento dello scalo aeroportuale, si assiste ad un progressivo prosciugamento di risorse e di capacità, in cui la Regione Lazio svolge una funzione, oggi meramente di certificazione della crisi incombente.

Come è noto, tanto per affrontare il nodo della gestione degli aeroporti romani, la Regione insieme agli altri enti locali esprime un consigliere nel CdA di Aeroporti di Roma SpA; presenza di sola rappresentatività (visto che la quota partecipata è pari all'1,33% del capitale azionario) e neanche di testimonianza attiva dei problemi territoriali anche perché, dopo il primo mandato, il consigliere era decaduto ed è stato nuovamente cooptato solo di recente. Conseguentemente le questioni aeroportuali hanno interessato gli uffici regionali quasi esclusivamente perché chiamati in causa dai dipendenti delle varie aziende e dalle rappresentanze sindacali nell'opera di mediazione rispetto alle situazioni di crisi (si pensi al settore del *catering*) che di volta in volta hanno interessato quote di lavoratori un tempo impiegate in pianta stabile presso l'azienda pubblica e oggi costretti a una riconversione che non dà certezze sul piano della stabilità occupazionale.

Diversamente si deve prendere atto che soprattutto a Fiumicino, esistono realtà produttive vitali, in cui operano professionalità che sono in grado di svolgere servizi anche per conto terzi, ovvero anche per conto di compagnie che nelle attività di manutenzione aeromobili non dispongono nel Sud Europa di punti di appoggio e che quindi attualmente si rivolgono su altre Aree Tecniche.

Il Distretto Industriale è uno strumento che permette di concentrare su una filiera produttiva che ha una forte caratterizzazione sul territorio e una concentrazione di imprese in un ambito circoscritto, risorse economiche finalizzate al rilancio produttivo, alla riqualificazione delle unità lavorative, ad una diversificazione dell'offerta e ad una crescita di servizi da parte delle aziende leader e dell'indotto.

Il Distretto Aeronautico di Fiumicino o "Città del volo" può rappresentare una realtà in qualche modo significativa nel settore, che si confronta con iniziative che presso altri scali già sono avviate, si pensi agli investimenti programmati dalla Regione Lombardia a favore della Società di gestione degli aeroporti milanesi (SEA), agli accordi che gli scali tedeschi hanno sottoscritto con la compagnia di bandiera, gli interventi diretti dei rispettivi governi nei confronti di quasi tutti gli aeroporti del Nord d'Europa (Paesi Bassi, Scandinavia, ecc.) ci inducono a pensare che anche in un contesto votato al liberismo, gli accordi territoriali con gli enti pubblici sono alla base dell'organizzazione di un territorio del quale l'aeroporto rappresenta il fattore più importante di crescita e di sviluppo economico.

E' però un dato di fatto che con la deregulation e le privatizzazioni in Alitalia, così come in AdR c'è stata una crisi che ha riguardato in parte le attività legate ai voli, ma con conseguenze ancor più rilevanti per le attività in aeroporto.

Il settore aeroportuale che ha in Fiumicino il suo logico fulcro operativo, si comporta come un Distretto industriale e come tale potrebbe ottenere un sostegno dalla L.R. 36/01, in conformità alla legge nazionale che definisce:

- a) sistemi produttivi locali, i contesti produttivi omogenei caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese, prevalentemente di piccole e medie dimensioni, e da una peculiare organizzazione interna;
- b) distretti industriali, i sistemi produttivi locali, di cui alla lettera a), caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese industriali nonché dalla specializzazione produttiva di sistemi di imprese.

- c) sistemi produttivi locali, i contesti produttivi omogenei caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese, prevalentemente di piccole e medie dimensioni, e da una peculiare organizzazione interna;
- d) distretti industriali, i sistemi produttivi locali, di cui alla lettera a), caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese industriali nonché dalla specializzazione produttiva di sistemi di imprese.

Il caso di Fiumicino ha le caratteristiche di sistema tipico di un distretto industriale: Alitalia, Cargo City, AdR, così come la rete di aziende collegate a questi tre grandi operatori, sono imprese industriali ad alta specialità produttiva.

Nella Regione Lazio sono stati individuati alcuni distretti industriali, nessuno riguarda Fiumicino e quelli operanti sono finalizzati alla valorizzazione di vari contesti specialistici quali ad esempio l'industria dell'abbigliamento della valle del Liri, del marmo e del lapideo, del chimico-farmaceutico, dell'elettronica, dell'audiovisione ecc., al pari di quello qui proposto.

E' un dato di fatto che alcun provvedimento di sostegno allo sviluppo locale come per il Patto Territoriale di Ostia (01.02.2000) esteso successivamente a Fiumicino (16.05.2001), ha riguardato lo specifico aeroportuale. Peraltro l'accordo di programma Governo/Regione del giugno 2004 che prevede la costituzione del distretto tecnologico dell'industria aerospaziale, è allo stato attuale non ancora reso operativo, permette di ripensare ad un ipotesi di più ampia considerazione, nella misura in cui il polo che si andrà a costituire potrà configurarsi come ambito nel settore manutentivo di rilevanza sovranazionale, se non addirittura sopranazionale.

Se la finalità del Distretto è quello di rafforzare una politica industriale di filiera particolarmente concentrata in un territorio e in grado di sviluppare ricchezza anche presso le aziende dell'indotto, non c'è dubbio che quello di Fiumicino significativamente richiamato come "città del volo" proprio per meglio rappresentarne le finalità, può svolgere il duplice scopo di rilanciare un settore oggi in crisi anche a livello europeo, e arrivare attraverso progetti che mirano alla formazione specialistica di nuove generazioni di lavoratori a creare un circolo virtuoso di nuova domanda di occupazione e sviluppo integrato con il territorio.

Va ricordato, inoltre, che il progetto "città del volo" nei suoi termini più complessivi di ipotesi di rilancio del polo aeronautico di Roma, è stato presentato in un convegno svoltosi nel 2005, nel quale ha raccolto positive accoglienze da parte dei sindacati confederali e autonomi, da rappresentanti delle amministrazioni locali comunque interessati ed anche da esponenti dei settori industriali e delle maggiori imprese che operano a Fiumicino.

La proposta di legge che qui di seguito viene presentata risponde a quelli che sono i criteri della legge regionale sui distretti industriali e rispetta il ruolo propulsivo dell'Agenzia regionale per gli investimenti e lo sviluppo del Lazio – Sviluppo Lazio S.p.A., affidando ad essa la gestione del Distretto, sotto la guida di un Comitato per la programmazione e il controllo delle attività, cui partecipano rappresentanti della Regione Lazio, della Provincia di Roma, dei Comuni di Roma, Ciampino e Fiumicino, dell'ENAC, dell'ENAV, delle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro.

La proposta di legge va tuttavia oltre la pura e semplice configurazione di un distretto industriale in senso classico, puntando alla realizzazione di un "Distretto Aeronautico Territoriale di servizi/lavoro denominato "Città del Volo", come ambito caratterizzato da una elevata concentrazione di imprese specializzate nel settore dell'aeronautica, e di quelle che svolgono attività connesse al trasporto aereo, all'assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, alla manutenzione degli aeromobili e, in genere, alla gestione funzionale dello scalo aeroportuale e delle attrezzature tecnologiche ivi presenti nonché alla gestione dei servizi e delle attività commerciali in regime di concessione e/o subconcessione ovvero attività comunque riconducibili ai

servizi medesimi. Dunque un sistema produttivo complesso che abbracci non solo l'area industriale in senso stretto, ma tutto ciò che attorno ad essa ruota, ed in primo luogo le imprese di *hadling*, l'indotto ed i servizi. Così da poter realizzare in modo uniforme e non parziale quelle politiche di sistema che sono le uniche in grado di dare risposte efficaci ai problemi che da tempo ormai investono pesantemente l'intero territorio nella complessa articolazione dei diversi comparti produttivi.

I compiti di gestione del Distretto riguardano non solo gli aspetti connessi alla finanziabilità dei progetti e alla vigilanza sulla loro attuazione, ma anche un ruolo attivo nel monitoraggio della situazione occupazionale nei diversi comparti lavorativi fino alla verifica delle condizioni delle condizioni di lavoro e alla promozione di tavoli atti alla risoluzione/ricomposizione delle eventuali vertenze.

Di particolare rilevanza è l'istituzione di un Fondo volto a sostenere la piena occupazione nell'ambito del distretto aeroportuale, destinato a incentivare le imprese che intendono assumere a tempo indeterminato, contribuendo a limitare il carico degli oneri previdenziali da parte delle imprese stesse per un periodo massimo di diciotto mesi. Lo stesso fondo verrà altresì utilizzato per realizzare forme di sostegno al reddito per i lavoratori impiegati nell'ambito distrettuale con forme di lavoro precario e flessibile

Inoltre, viene istituito il ruolo dell'Albo delle professionalità aeroportuali, allo scopo di garantire il lavoro tecnico favorendone la specificità, quale riconoscimento di quelle professionalità di coloro che lavorano – in molti casi - da anni impegnati in servizi che hanno a che fare, per ovvie ragioni, con la sicurezza e il minor disagio possibile di chi deve utilizzare il mezzo aereo per motivi di lavoro o turismo.

SOMMARIO

Art. 1 - (obiettivi e finalità)

Art. 2 - (istituzione del Distretto Aeronautico e delimitazione dello stesso)

Art. 3 - (progetti innovativi e di sviluppo)

Art. 4 - (intesa di programma)

Art. 5 - (gestione del distretto “Città del volo”)

Art. 6 - (istituzione dell’Albo delle professionalità aeroportuale)

Art. 7 - (qualità sociale delle imprese)

Art. 8 - (ruolo unico e politiche attive per l’occupazione stabile e il sostegno al reddito)

Art. 9 - (regolamento di attuazione ed integrazione)

Art. 10 - (copertura finanziaria)

Art. 1
(obiettivi e finalità)

1. La presente legge intende promuovere il rilancio produttivo, lo sviluppo economico, la coesione sociale e l'occupazione, nonché la valorizzazione delle professionalità presenti nell'ambito territoriale che fa riferimento all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

2. A tal fine la Regione, nel rispetto della normativa europea e nazionale individua nel territorio dei comuni di Roma e Fiumicino il Distretto Aeronautico Territoriale di servizi/lavoro (di seguito distretto aeronautico) denominato "Città del Volo", come ambito caratterizzato da una elevata concentrazione di imprese specializzate nel settore dell'aeronautica, e di quelle che svolgono attività connesse al trasporto aereo, all'assistenza a terra degli aeromobili e dei passeggeri, alla manutenzione degli aeromobili e, in genere, alla gestione funzionale dello scalo aeroportuale e delle attrezzature tecnologiche ivi presenti nonché alla gestione dei servizi e delle attività commerciali in regime di concessione e/o subconcessione ovvero attività comunque riconducibili ai servizi medesimi.

Art. 2

(istituzione del Distretto Aeronautico e delimitazione dello stesso)

1. La Regione, anche ai fini dell'attivazione degli strumenti di programmazione negoziata o di altri strumenti analoghi, individua l'area entro la quale è istituito il distretto industriale aeronautico altresì denominato "Città del volo", con specifica deliberazione del Consiglio regionale, adottata su proposta della Giunta.
2. L'individuazione di cui al comma 1 è effettuata, tenendo conto di quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 1 della presente legge, secondo la procedura prevista dalla Legge Regionale 19.12.2001 n.36 per i sistemi produttivi locali, i distretti industriali e le aree laziali di investimento, nonché dal relativo regolamento di attuazione, sulla base della rilevazione dei fattori demografici, sociali ed economici del territorio regionale, anche facendo riferimento ai sistemi locali del lavoro, mediante utilizzo di metodologie ed indicatori messi a punto con la collaborazione dell'istituto nazionale di statistica (ISTAT), della Camera di Commercio e degli istituti di ricerca specializzati nell'individuazione degli aspetti statistici di natura socio-economica.
3. In particolare dovrà tenersi conto:
 - a) del numero e della specializzazione produttiva delle aziende;
 - b) del numero degli occupati diretti, ed indiretti anche confrontato con i dati riferibili ad altre industrie manifatturiere presenti entro l'area di cui al comma 1;
 - c) del fatturato complessivamente prodotto negli ultimi tre anni, valutato in riferimento ai dati espressi a livello provinciale e regionale,
 - d) della presenza sul territorio di organizzazioni di imprese e di servizi in grado di identificare l'esistenza di una cultura di organizzazione di imprese in rete e il sistema di rilevazioni che intercorrono tra le imprese.
4. Ai fini dell'individuazione di cui al comma 1 la Regione si avvale dell'Agenzia regionale per gli investimenti e lo sviluppo del Lazio – Sviluppo Lazio s.p.a. per l'elaborazione di uno studio strumentale alle politiche dei sistemi territoriali attraverso un monitoraggio dell'evoluzione economica e territoriale, da effettuarsi in collaborazione con il sistema universitario, camerale e dell'ISTAT e aperto alla collaborazione delle rappresentative sindacali e delle comunità locali.

Art. 3
(progetti innovativi e di sviluppo)

1. Ai sensi dell'articolo 36, comma 3 della L. 317/1991, e in conformità al Regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione del 12 gennaio 2001 e alla vigente normativa comunitaria, la Regione finanzia progetti innovativi e di sviluppo dei distretti industriali, predisposti da soggetti pubblici o da soggetti di natura mista, con priorità per quelli comuni a più imprese, anche attraverso forme consortili e associative, e finalizzate all'aggregazione di soggetti inizialmente operanti in maniera isolata.

2. I progetti dovranno promuovere l'innovazione lo sviluppo atto a rinforzare in campo nazionale e internazionale, il carattere specifico di polo specialistico manutentivo nell'ambito del settore aeronautico. In particolare i progetti dovranno perseguire i seguenti obiettivi:

- a) potenziare il ruolo del comparto manutentivo nel settore dell'aeronautica e creare le condizioni che consentano la valorizzazione delle risorse e delle conoscenze umane, tecniche e produttive esistenti e potenzialmente reperibili all'interno del sistema produttivo locale e del distretto industriale;
- b) riqualificare la mano d'opera operante nell'ambito del distretto, assicurando la possibilità attraverso cicli formativi, che il polo manutentivo risponda ad una domanda di mercato che ponga le imprese operanti in posizione di eccellenza almeno nel sud Europa e per l'area dei paesi del Mediterraneo;
- c) sviluppare e consolidare il tessuto imprenditoriale minore in modo che la filiera produttiva sia integralmente completata. Le forme di sostegno individuate dai progetti sottoposti a contributo, devono garantire in tempi certi nuova occupazione e la specifica che i contratti a tempo determinato sono riservati alle sole attività caratterizzate da stagionalità o da domanda concentrata in particolari periodi,
- d) sviluppare le imprese esistenti promuovendone se del caso i processi di riorganizzazione e di penetrazione nei mercati internazionali.

3. La Regione stipula Intese di Programma con gli organismi ministeriali preposti con l'obiettivo di sostenere i progetti facenti capo al Distretto della Città del Volo.

Art. 4
(intesa di programma)

La Regione promuove un confronto con il Governo della Repubblica, ed in particolare con la Presidenza del Consiglio, con i Ministeri dell'economia e delle finanze, delle attività produttive, dei trasporti e infrastrutture, dell'Istruzione, Università e Ricerca, del Lavoro, con la Provincia di Roma e gli Enti locali interessati, nonché con le parti sociali, al fine di definire una intesa di programma per la realizzazione ed il finanziamento di progetti finalizzati al raggiungimento degli obiettivi della presente legge.

Art. 5
(gestione del distretto “Città del volo”)

1. Le funzioni di gestione del “Distretto Aeronautico Città del Volo” vengono affidate – mediante apposita delibera della Giunta Regionale – entro trenta giorni dal compimento degli adempimenti di cui all’articolo 2, alla società Sviluppo Lazio.
2. Viene altresì costituito, con la delibera della Giunta Regionale di cui al comma uno, entro trenta giorni dagli adempimenti di cui all’art.2 della presente legge, ne delibera, che ne definisce la composizione e il regolamento, un Comitato per la programmazione e il controllo delle attività, con la partecipazione di rappresentanti della Regione Lazio, della Provincia di Roma, dei Comuni di Roma e Fiumicino, dell’ENAC, dell’ENAV, delle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro.
3. Le funzioni di gestione affidate sono le seguenti:
 - a. Indire le Conferenze di servizi volte anche alla stipula dell’ Intesa di Programma di cui all’art. 4;
 - b. Porre in essere tutte le condizioni perché l’Intesa di Programma con gli organismi ministeriali preposti, possa realizzarsi nei tempi e nelle modalità stabilite;
 - c. Dare attuazione ai progetti per l’utilizzo delle risorse assegnate;
 - d. Vigilare sull’esecuzione dei progetti approvati nell’ambito del Distretto e la loro corrispondenza alle previsioni contenute nelle convenzioni;
 - e. Gestire l’anagrafe delle imprese che partecipano ai progetti e selezionare annualmente i progetti;
 - f. Valutare le imprese che assumano in regime di concessione e/o subconcessione attività di servizi all’interno del sedime aeroportuale e del territorio del Distretto, secondo i criteri di qualità sociale delle imprese di cui al successivo art. 7.
 - g. Coordinare gli interventi in materia di sicurezza del lavoro;
 - h. Monitorare la situazione occupazionale nei diversi comparti produttivi;
 - i. Sperimentare l’innovazione in campo di politica occupazionale, di eco-bilancio, di sviluppo sostenibile e di promozione delle tecnologie che riducano le emissioni di gas serra nell’ambito degli interventi previsti dal Protocollo di Kyoto e delle direttive comunitarie in materia di trasporto aereo,
 - j. Sperimentare politiche attive finalizzate alla stabilizzazione dei lavoratori precariamente occupati;
 - k. Promuovere un tavolo permanente di confronto tra le parti sociali con l’obiettivo della gestione delle crisi aziendali, delle procedure di mobilità, di cessione di azienda e rami d’azienda ex art.2112 cod. civ della realizzazione, anche attraverso la contrattazione territoriale e di secondo livello, di un trattamento economico e normativo unico e comunque il più possibile omogeneo per i lavoratori impiegati nell’ambito del Distretto.
 - l. Costituire un Centro di Formazione accreditato presso la Regione Lazio secondo le norme vigenti in materia, per i lavoratori in ambito distrettuale;
 - m. Istituire l’ Albo delle professionalità aeroportuali, di cui al successivo art. 6;
 - n. Svolgere le funzioni amministrative e gestionali di cui al Fondo di sostegno alle politiche di piena occupazione, di cui al successivo art. 8.

Art. 6

(istituzione dell'Albo delle professionalità aeroportuale)

1.E' istituito un Albo delle professioni aeroportuali, le modalità di iscrizione e le caratteristiche per accedervi saranno stabilite da apposito regolamento stabilito dall'Ente di gestione.

2. Finalità dell'Albo, è valorizzare le professionalità tecniche in ambito aeroportuale e favorire una politica di caratterizzazione delle attività specificatamente connesse alla manutenzione degli aeromobili.

Art. 7
(qualità sociale delle imprese)

1. Fermo restando quanto disposto in materia di responsabilità sociale delle imprese dalla legge n.16/2007, attraverso apposita deliberazione da adottarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sentite le organizzazioni maggiormente rappresentative dei lavoratori, dei datori di lavoro e dei consumatori e utenti dei servizi, la Giunta regionale stabilisce altresì gli strumenti atti a garantire i livelli minimi di qualità del servizio cui devono attenersi le Aziende ricadenti nel distretto. Tra questi potrà essere richiesta la certificazione di qualità (UNI EN ISO 14001), l'assunzione di un codice etico, la stipula di un Contratto di servizio, il rispetto di una Carta dei Servizi, l'obbligo da parte delle imprese di dotarsi di un Rapporto ambientale.

2. Le imprese che richiedono di partecipare ai progetti in ambito distrettuale, ovvero che assumano in regime di concessione e/o subconcessione attività di servizi all'interno del sedime aeroportuale e del territorio del Distretto, devono garantire i livelli di qualità del servizio stabiliti dalla Giunta regionale con la deliberazione di cui al comma 1.

2. Le imprese medesime non devono aver violato, nei cinque anni precedenti la richiesta di partecipazione ai progetti, alcuna norma in materia di collocamento e disciplina del rapporto di lavoro. Inoltre, le imprese devono applicare integralmente nei confronti dei lavoratori assunti i contratti nazionali e territoriali relativi al settore merceologico corrispondente, sottoscritti dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative, nonché quelle previste dalla contrattazione integrativa, se prevista, ivi compresa quella di cui all'art. 5 lettera k.

Articolo 8

(ruolo unico e politiche attive per l'occupazione stabile e il sostegno al reddito)

1. E' istituito il Ruolo Unico dei lavoratori operanti nel distretto, suddiviso per mansioni. Al Ruolo sono iscritti tutti i lavoratori che hanno prestato opera in ambito aeroportuale con graduatoria in cui risulti evidente la data di prima assunzione, i giorni di occupazione totali prestati in ambito aeroportuale, la tipologia di impiego, l'età anagrafica, la presenza di familiari a carico, il titolo di studio e l'eventuale appartenenza a categorie protette. Ove previsto l'avviamento con richiesta nominativa, i lavoratori iscritti alle liste così formate, e nel rispetto della graduatoria, dovranno essere richiesti presso i competenti centri per l'impiego dalle imprese che parteciperanno ai progetti finanziati dalla presente legge, o che beneficino di incentivi e contributi a qualsiasi titolo erogati dalla Regione. Il lavoro prestato presso l'impresa che debba assumere ovvero presso altro datore di lavoro nel medesimo comparto merceologico costituirà titolo di preferenza.
2. Al fine di favorire politiche volte a garantire l'occupazione stabile ed il sostegno al reddito dei lavoratori occupati presso le aziende presenti nel territorio distrettuale, è istituito uno specifico Fondo, denominato "fondo Città del Volo per la piena occupazione e il sostegno al reddito.
3. Attraverso il Fondo di cui al comma precedente, la Regione concede, nei limiti della disponibilità di bilancio e nel rispetto della normativa nazionale e dell'Unione Europea, contributi in conto capitale ai datori di lavoro operanti sul territorio del distretto, che trasformino contratti di lavoro a progetto, occasionale, di inserimento, ripartito, intermittente, di somministrazione o a termine, che siano stati stipulati entro la data di entrata in vigore della presente legge, in contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato.
4. La trasformazione del rapporto, ai fini del riconoscimento del contributo suddetto, dovrà avvenire entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge.
5. La risoluzione del rapporto di lavoro, che avvenga entro cinque anni dalla data di assunzione ovvero di trasformazione del contratto, comporta l'obbligo di restituzione dell'intero contributo concesso, maggiorato degli interessi legali maturati e della rivalutazione monetaria valutata sulla base degli indici ISTAT. Il datore di lavoro non è tenuto alla restituzione nel caso in cui la risoluzione del rapporto di lavoro sia dovuta a giusta causa o giustificato motivo, a riduzione di personale ai sensi degli articoli 4 e 24 legge 223/1991, o sia conseguente alle dimissioni del lavoratore stesso, comunicate entro 15 giorni anche all'ente erogatore del finanziamento.
6. L'importo del contributo di cui al comma 2 è pari al 50% degli oneri previdenziali relativi alle diverse figure professionali per 18 mesi a partire dalla data di assunzione a tempo indeterminato, sulla base degli importi effettivi indicati nelle buste paga, contabilizzati mese per mese. Il contributo a carico del Fondo si può cumulare con eventuali altre misure previste per la medesima causale da normative vigenti in ambito nazionale e regionale, purché la somma degli incentivi non superi l'80% degli oneri spettanti alle imprese.

7. La Regione destina altresì una quota parte, non inferiore al 50%, delle risorse stanziare attraverso il fondo di cui al comma 2, al sostegno al reddito dei lavoratori impiegati in ambito distrettuale con tipologie contrattuali diverse da quella a tempo indeterminato.
8. Per i suddetti lavoratori, in caso di cessazione del rapporto di lavoro, è prevista, a carico del fondo, l'erogazione di una integrazione salariale, per un periodo non superiore a quindici mesi nell'arco di tre anni, pari all'80% della retribuzione mensile da ultima percepita.
9. Tale indennità è prevista anche per i lavoratori a tempo indeterminato, in caso di risoluzione del rapporto di lavoro, alla quale non faccia seguito l'erogazione di altre specifiche misure di sostegno al reddito.
10. Per accedere al beneficio di cui ai commi precedenti è necessario aver maturato una anzianità lavorativa in ambito aeroportuale non inferiore a diciotto mesi nei trentasei precedenti la richiesta.
11. In ogni caso l'indennità prevista in questo articolo concorre per la differenza, fino al totale assorbimento, con altri e diversi trattamenti di natura assistenziale o previdenziale conseguenti o comunque collegati allo stato di disoccupazione temporanea.
12. Il Centro di formazione istituito ai sensi dell'art.5 comma 3 lettera m, secondo le direttive ricevute dagli assessori competenti e dalla Provincia di Roma, istituisce corsi permanenti di formazione per i lavoratori occupati nell'ambito del distretto nonché per quelli temporaneamente privi di occupazione ed iscritti nelle liste del ruolo unico di cui al primo comma, al fine di favorirne la riqualificazione professionale. Qualora tali corsi siano istituiti per soddisfare esigenze manifestate dalle aziende che intendano assumere il personale una volta riqualificato, le stesse sono tenute a concorrere al finanziamento dei relativi progetti in misura non inferiore al 70%.
13. L'ammontare del Fondo è stabilito annualmente dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessore al Lavoro.
14. L'Agenzia Sviluppo Lazio, per ogni anno finanziario, svolta un'indagine conoscitiva circa la situazione occupazionale in ambito aeroportuale anche con riferimento alle tipologie contrattuali utilizzate, invia alla Giunta una richiesta dettagliata con la specifica dell'entità del fabbisogno.

Art. 9

(Regolamento di attuazione ed integrazione)

1. Con il regolamento di attuazione ed integrazione da adottare, ai sensi dell'articolo 47, comma 2, lettera b), dello Statuto regionale, previa consultazione con le rappresentanze istituzionali degli enti territoriali e con le associazioni dei datori di lavoro e dei prestatori di lavoro maggiormente rappresentative a livello regionale, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede, in particolare, a disciplinare:
 - a. gli indirizzi e le modalità da adottare per l'istituzione del distretto aeronautico Città del Volo;
 - b. l'individuazione delle strutture regionali deputate all'attuazione della presente legge;
 - c. le modalità per l'istituzione e per la tenuta dell'albo di cui all'articolo 6.

Art. 10
(copertura finanziaria)

1. Per l'attuazione della presente legge, in relazione alle competenze dell'Agenzia Sviluppo Lazio si attingerà al fondo speciale per il finanziamento dei progetti innovativi dei distretti industriali, di cui all'art.11 della L.R. 19 dicembre 2001, n.36.
2. Quanto non espressamente di competenza della dotazione di cui al comma precedente, si fa comunque riferimento al capitolo n.22138 denominato Fondo speciale per il finanziamento dei progetti innovativi dei distretti industriali, dei sistemi produttivi locali e delle aree laziali di investimento.
3. La Regione destina una quota parte delle risorse provenienti dalla Unione Europea, da determinarsi per ciascun anno con la relativa legge finanziaria, all'organizzazione e finanziamento dei corsi di cui all'articolo 8 comma 12.

Enrico LUCIANI (PRC)