

Atto Camera

Risoluzione conclusiva 8-00019

presentato da
CATALANO Ivan

Mercoledì 30 ottobre 2013 in

7-00122 Catalano: Sulle misure a sostegno del trasporto pubblico locale, anche con riferimento alla salvaguardia dei livelli occupazionali e dei redditi dei dipendenti dello stabilimento Irisbus di Flùmeri.

NUOVA VERSIONE DELLA RISOLUZIONE APPROVATA DALLE COMMISSIONI TRASPORTI E LAVORO

Le Commissioni IX e XI, premesso che:

nel 2011 la Fiat ha deciso di interrompere l'attività dello stabilimento Irisbus di Flùmeri (Avellino) e ha attivato le procedure per la messa in mobilità e la cassa integrazione per i dipendenti; decisioni analoghe non sono state assunte per nessuno degli stabilimenti Irisbus presenti al di fuori del territorio nazionale, anche in altri Paesi europei (Francia, Spagna e Repubblica Ceca);

le motivazioni della chiusura, secondo la Fiat, sono riconducibili alla grave crisi che ha investito il mercato degli autobus urbani in Italia, le cui immatricolazioni si sono ridotte da 1.444 unità nel 2006 a 1.113 nel 2010 per precipitare a 291 nel 2011.

Nello stesso periodo la produzione complessiva dello stabilimento di Flùmeri è diminuita da 717 autobus nel 2006 a 472 nel 2010 e a 145 nei primi sei mesi del 2011, dei quali meno di 100 destinati al trasporto urbano;

la decisione della Fiat comporta gravissime conseguenze sia sotto il profilo sociale, sia sotto quello economico e produttivo;

la chiusura dello stabilimento di Flùmeri colpisce i 700 dipendenti che vi lavoravano, dei quali attualmente 400 sono stati posti in cassa integrazione fino al dicembre 2013;

altrettanto pesanti sono le conseguenze per le numerose aziende dell'indotto che nella zona contavano circa 800 posti di lavoro; la vicenda incide su un'area economicamente fragile, in cui si registra un tasso di disoccupazione molto alto, soprattutto per quanto concerne la disoccupazione giovanile;

occorre pertanto in tempi molto rapidi assumere le misure necessarie per garantire i redditi dei lavoratori e, al tempo stesso, salvaguardare i livelli occupazionali; la chiusura dello stabilimento di Flùmeri si

inserisce, altresì, in una situazione generale di fortissima difficoltà del settore del trasporto pubblico locale; ciò trova riscontro nella coincidenza temporale per cui, sempre nel 2001, il gruppo Finmeccanica ha dichiarato di volersi disfare del comparto destinato alla produzione di mezzi per il trasporto pubblico, con particolare riferimento allo stabilimento BredaMenariniBus di Bologna; il trasporto pubblico locale, a fronte di un aumento della domanda del servizio, riconducibile anche alla prolungata fase di recessione economica, si caratterizza in Italia, in generale, per una qualità scadente del servizio, un pesante indebitamento di molte delle aziende che lo esercitano e una elevata dipendenza dal finanziamento pubblico;

in particolare, in relazione alla qualità del servizio, il parco degli autoveicoli impiegati ha registrato negli ultimi anni un costante incremento dell'età media, che si colloca adesso ad un livello nettamente superiore a quello che si riscontra negli altri Paesi europei; ciò comporta l'impiego di mezzi non soltanto in cattive condizioni, con i conseguenti disagi per gli utenti, ma anche pesantemente inquinanti; di conseguenza, si accresce la distanza tra la situazione reale del trasporto pubblico locale in Italia e i requisiti richiesti dalla normativa dell'Unione europea;

il 31 dicembre 2012 è, infatti, entrata in vigore la normativa europea «Euro 6», in base alla quale i nuovi camion e autobus dovranno ridurre notevolmente le emissioni inquinanti rispetto agli *standard* del 2008 («Euro 5»);

il regolamento (CE) n. 595/2009 è già operativo per le nuove omologazioni, mentre a partire dal 2014 lo sarà per le nuove immatricolazioni;

per quanto concerne il parco autobus circolante in Italia, la maggior parte dei veicoli risulta invece caratterizzata da emissioni «Euro 3» (30 per cento) e «Euro 2» (29 per cento) e si osserva ancora la presenza di veicoli con livelli di emissione addirittura superiori;

il trasporto pubblico locale dipende in Italia da risorse pubbliche per circa il 75 per cento, vale a dire in misura assai più alta di quanto accada nei principali Paesi dell'Unione europea;

nella situazione di difficoltà della finanza pubblica, si è assistito negli ultimi anni ad una costante riduzione dei finanziamenti per il trasporto pubblico locale; il problema non pare risolto dal fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito ai sensi dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, e successivamente ridisciplinata dalla legge n. 228 del 2012, sia per l'insufficienza della dotazione del fondo stesso, sia per l'incertezza in merito alle modalità e ai tempi di riparto e di erogazione delle risorse; le vicende dello stabilimento Irisbus di Flùmeri e quelle dello stabilimento

BredaMenariniBus di Bologna impongono una più generale riflessione sulla politica industriale del Paese, sollecitando azioni incisive per contrastare il disimpegno dei principali gruppi industriali italiani rispetto agli insediamenti produttivi situati nel territorio nazionale; dopo incontri svoltisi con i precedenti Governi, si è riunito presso il Ministero dello sviluppo economico, il 1o agosto 2013, un tavolo sulla vertenza Irisbus di Flùmeri, nel quale è stato assunto l'impegno di pervenire entro il mese di settembre 2013 all'adozione di decisioni relative sia alla tutela dei redditi dei lavoratori, sia alla reindustrializzazione dello stabilimento; in data 18 settembre 2013 l'Assemblea della Camera ha approvato con una maggioranza molto ampia una mozione che reca stringenti impegni per il Governo in ordine alla politica del trasporto pubblico locale, anche al fine di individuare una positiva soluzione per le vertenze Irisbus di Flùmeri e BredaMenariniBus di Bologna;

in data 24 luglio 2013 l'Assemblea della Camera ha approvato l'ordine del giorno n. 9/01248-AR/003 presentato dall'onorevole Mucci che impegnava, tra le altre cose, il Governo a provvedere ad una facilitazione burocratica della conversione da mezzi a trazione endotermica in mezzi a trazione elettrica, impegnano il Governo:

a riprendere immediatamente il tavolo di confronto a livello governativo sulla vertenza Irisbus di Flùmeri, allargandone la partecipazione anche a membri delle competenti Commissioni parlamentari; a valutare l'opportunità di assumere iniziative per rivedere la normativa in materia di *retrofit* nell'ottica di una semplificazione dell'*iter* burocratico che disciplina le operazioni di conversione dei mezzi a trazione endotermica in mezzi a trazione elettrica, anche al fine di risollevare un settore in crisi quale quello inerente alla produzione di mezzi destinati al trasporto pubblico locale; a tutelare i redditi dei dipendenti dello stabilimento di Flùmeri, attraverso l'applicazione della cassa integrazione guadagni in deroga a decorrere dal gennaio 2014 e agevolando, in prospettiva, il reintegro nel settore, nonché tenendo conto delle esigenze familiari e provvedendo alla riconversione dello stabilimento secondo quanto disposto sopra; ad adottare, nell'ambito della manovra di finanza pubblica, interventi finalizzati: a) ad assicurare l'adeguatezza, la certezza e la stabilità delle risorse destinate al trasporto pubblico locale; b) a prevedere l'esclusione dal patto di stabilità interno delle spese relative al trasporto pubblico locale; c) a definire un programma pluriennale per sostenere il rinnovo del parco autoveicoli impiegati nel trasporto pubblico locale, favorendo le tecnologie a più basso impatto ambientale; d) a giungere, più in generale, a una nuova definizione del piano nazionale dei trasporti che consenta di programmare in modo adeguato le politiche del settore, con particolare riguardo al trasporto pubblico locale. (8-00019)