

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XI (Lavoro pubblico e privato)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

- 7-00119 Damiano e Meta: 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.
- 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 (*Discussione congiunta e rinvio*) 21

RISOLUZIONI

Mercoledì 16 ottobre 2013. — Presidenza del presidente della IX Commissione Michele Pompeo META, indi del vicepresidente della IX Commissione Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 9.10.

7-00119 Damiano e Meta: 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.

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.

(Discussione congiunta e rinvio).

Le Commissioni iniziano la discussione congiunta delle risoluzioni in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le risoluzioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno discusse congiuntamente. Ricorda che sono state svolte dalle Commissioni le audizioni delle rappresentanze sindacali della Irisbus di Flùmeri e che nei giorni scorsi si è tenuta una riunione del tavolo istituito presso il Ministero dello sviluppo economico con la partecipazione dei soggetti interessati. Rammenta che obiettivo del tavolo è quello di prorogare la cassa integrazione per il lavoratori dello stabilimento e di trovare un accordo che consenta di avviare il processo di reindustrializzazione dello stabilimento e dell'area, in modo da sal-

vaguardare i livelli occupazionali. Ritiene pertanto che sia esigenza prioritaria delle Commissioni acquisire dal Governo una informazione puntuale sugli esiti del tavolo e sui possibili sviluppi. Soltanto sulla base di tale informazione le Commissioni saranno poste nelle condizioni di discutere gli atti di indirizzo e di individuare la più appropriata formulazione degli impegni in essi contenuti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, nel sottolineare che si tratta di una questione complessa e che investe le competenze di più di un Ministero e, in particolare, del Ministero dello sviluppo economico, presso il quale si svolge il tavolo sulla vertenza, fa presente di aver ricevuto la delega definitiva sull'atto in discussione soltanto nella serata di ieri, dopo che il Ministero dei trasporti aveva chiesto che la delega stessa fosse trasferita al Ministero dello sviluppo economico. Fa quindi presente di non aver potuto, in tempi così ristretti, acquisire dal Ministero dello sviluppo economico una circostanziata informazione sugli esiti del tavolo relativa alla vertenza Irisbus. Si riserva, quindi, di intervenire in una successiva seduta; in proposito segnala alle Commissioni che già nella giornata odierna si incontrerà con i rappresentanti dell'altro dicastero per raccogliere gli elementi necessari ai fini della discussione dei due atti in oggetto.

Valentina PARIS (PD), intervenendo sulle modalità di discussione delle risoluzioni in titolo, ritiene che si debba anzitutto riconoscere al Parlamento la serietà dimostrata nel voler individuare soluzioni adeguate alla questione in esame, evidenziata anche dall'impegno dei presidenti della IX e della XI Commissione, che ringrazia per avere voluto consentire alle due Commissioni, nelle scorse settimane, di ascoltare le ragioni dei lavoratori coinvolti.

Nel formulare, quindi, talune considerazioni di carattere preliminare, dichiara che – avendo personalmente partecipato, in via informale, al tavolo attivato presso il Ministero dello sviluppo economico –

sembrano emergere elementi che, da un lato, rassicurano sotto il profilo dell'impegno del gruppo FIAT a comunicare entro la prossima settimana come intenda supportare la Regione Campania per il finanziamento della CIG in deroga per i primi mesi del 2014, ma, dall'altro lato, destano preoccupazione per le prospettive dello stabilimento Irisbus di Flùmeri, atteso che appare riduttivo pensare di risolvere tutte le problematiche dello stabilimento stesso attraverso il ricorso ai soli strumenti di sostegno al reddito e che il Governo non ha ancora definito il tipo di investimento che intende realizzare per questo *asset* strategico. Svolge, dunque, una serie di considerazioni generali sullo stato del settore del trasporto locale, facendo notare che il Governo non ha ancora definito un piano nazionale, dal quale ritiene che dipenda la possibilità di avviare serie politiche ispirate al perseguimento di obiettivi di efficienza ed efficacia del servizio. Giudica opportuno, pertanto, che, oltre a seguire con attenzione gli sviluppi del tavolo di confronto avviato presso il Ministero dello sviluppo economico, il Parlamento continui a sollecitare il Governo anche su questioni di più ampia portata, sulla scia di quanto già indicato nella mozione già approvata in Assemblea.

Michele Pompeo META, *presidente*, nel ringraziare l'onorevole Paris per le informazioni rese sul tavolo, cui ha partecipato per invito, ritiene in ogni caso indispensabile che il Governo informi la Commissione riguardo agli esiti del tavolo e alle iniziative che intende intraprendere successivamente a tali esiti. Ribadisce che a suo giudizio il dibattito può avere luogo solo dopo che il Governo avrà informato le Commissioni al riguardo.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel ringraziare il sottosegretario Girlanda per la sua presenza ai lavori delle Commissioni, sottolinea che l'intento fondamentale degli impegni contenuti nella risoluzione di cui sono primi firmatari i presidenti Damiano e Meta non risiede esclusivamente nel problema occupazionale, ma riguarda al-

tresi la connessione tra un settore strategico per il Paese, quale quello del trasporto pubblico locale, con l'esigenza di riavviare l'attività di un polo produttivo importante. In tal senso ritiene che le risoluzioni costituiscano un sostegno per il Governo volto a permettere di affrontare la crisi dell'Irisbus in un'ottica di filiera industriale.

Andrea VECCHIO (SCpI), nel concordare con quanto espresso dai colleghi che l'hanno preceduto, ritiene che non si debba affrontare la crisi dell'Irisbus soltanto in un'ottica di contributi pubblici e di prosecuzione della cassa integrazione, che considera uno strumento meramente assistenziale, bensì sarebbe opportuno pervenire ad un piano industriale serio, che assicuri un'elevata produttività all'azienda e che le permetta di mantenere la produzione in Italia.

Ivan CATALANO (M5S) chiede di poter illustrare la risoluzione a sua prima firma, al fine di permettere al rappresentante del Governo di conoscerne i contenuti.

Michele Pompeo META, *presidente*, lo consente, pur ribadendo l'esigenza, ai fini dello svolgimento della discussione, di acquisire dal Governo le informazioni sull'andamento del tavolo presso il Ministero dello sviluppo economico.

Ivan CATALANO (M5S), nell'illustrare la propria risoluzione, osserva che, dai dati rilevati tra il 2006 e il 2011, risulta che l'età media del parco autobus italiano è aumentata di oltre un anno, attestandosi a 11 anni e che ciò ha vanificato sostanzialmente tutti i benefici introdotti dalla legge n. 194 del 1998 e i suoi successivi rifinanziamenti. Fa presente che la situazione del parco mezzi italiano ha subito una vera propria involuzione negativa negli anni, poiché al diminuire delle dimensioni del parco mezzi è corrisposto un aumento della sua età media, che oggi è superiore di 4 anni alla media europea ed inferiore soltanto a Estonia, Bulgaria, Slovacchia ed Ungheria. Ritiene che per ri-

solvere il problema occorre investire nell'ammodernamento del parco mezzi, investendo risorse pubbliche. Rammenta che i rappresentanti di ANFIA, nell'audizione svoltasi presso la Commissione Trasporti nel corso dell'indagine sul trasporto pubblico locale, hanno affermato che per portare l'età media degli autobus ai valori europei occorrerebbe acquistare in dieci anni almeno 34.000 autobus, 3.400 per anno, per un fabbisogno finanziario di 7,5 miliardi e un contributo pubblico del 75 per cento. Rileva che, con tale spesa l'età media dei mezzi scenderebbe a 7 anni, che sarebbe la media europea, e anche la consistenza della flotta aumenterebbe in maniera da soddisfare la crescente domanda personale di trasporti pubblici. Osserva che tale intervento costerebbe circa 560 milioni di euro l'anno, con un investimento maggiore nei primi anni per poi diminuire nel tempo, con un costo medio di un autobus di circa 165.000 euro. Date le scarse risorse a disposizione, giudica difficile pensare ad un rinnovo totale e immediato del parco mezzi. Inoltre osserva che l'Italia deve rispettare gli impegni assunti con l'entrata in vigore della nuova normativa europea che prevede la categoria « Euro 6 » per i mezzi pesanti, autobus compresi. Ricorda, infatti, che il regolamento (CE) n. 595/2009 prevede nuovi limiti di emissioni inquinanti per le nuove omologazioni e a partire dal 2014 per le nuove immatricolazioni; lo scopo della nuova norma, oltre alla salvaguardia del cittadino e dell'ambiente, è anche quello di rilanciare e rendere più competitiva l'industria automobilistica europea. Fa presente che, prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, al fine di rientrare nei limiti stabiliti dalle direttive europee sulla qualità dell'aria, era fortemente raccomandato l'acquisto di mezzi « Euro V » o « EEV » (veicolo ecologicamente avanzato), ovvero con emissioni inferiori a quanto stabilito dalle leggi vigenti. Rileva tuttavia che, secondo i dati provenienti dalle aziende del trasporto pubblico locale, sul totale del parco autobus circolante in Italia, solo il quindici per cento dei mezzi è conforme a queste due

categorie, mentre la maggior parte dei veicoli risulta ancora caratterizzata da emissioni « Euro 2 » (29 per cento) ed « Euro 3 » (30 per cento), con addirittura la presenza nel parco di veicoli ad emissione « Euro 1 » (5 per cento), « Euro 0 » (11 per cento) e « Pre Euro 0 » (3 per cento). Osserva come le circostanze rilevate mostrano che non è più rinviabile il rinnovo del parco di autoveicoli circolanti in Italia, pena il rischio che l'Unione europea applichi delle sanzioni al nostro Paese per le numerose infrazioni della normativa antinquinamento. Nel sottolineare che i Governi delle maggiori economie mondiali stanno potenziando gli investimenti pubblici nei settori dell'ambiente e dei trasporti, in funzione della realizzazione di una mobilità sostenibile, fa presente che con la risoluzione oggetto di discussione, oltre ad impegnare il Governo a rispettare i propri impegni e a garantire la tutela degli operai, si intende cominciare a fare una politica coraggiosa per il settore, mantenendo il *know how* dell'azienda e rivedendo 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 risollevere un settore in crisi quale quello inerente alla produzione di mezzi destinati al trasporto pubblico locale. Rileva che un mezzo sottoposto a *revamping* e a retrofit elettrico costerebbe, nella peggiore delle ipotesi, la metà di un autobus nuovo e genererebbe un autobus completamente ecologico e rientrante nelle categorie EEV. Considera la modifica normativa assai semplice, dal momento che progetti di *revamping* sono già all'attenzione del Governo da anni, e sarebbe necessaria la sola definizione di un *iter* burocratico snello per consentire di realizzare, controllare ed omologare veicoli sottoposti a *retrofit*. Invita dunque i colleghi ad approvare la risoluzione a propria firma, che si pone in continuità con la mozione approvata dall'Assemblea il 18 settembre 2013. Ritiene che, coerentemente ed in continuità con la precedentemente citata mozione, occorre-

rebbe, quindi, valutare l'opportunità di riammodernare il parco mezzi recuperando i mezzi in buono stato sottoponendoli a *revamping* attraverso un processo di retrofit elettrico per sostituirne il motore endotermico.

Valentina PARIS (PD), cofirmataria della risoluzione Damiano e Meta n. 7-00119, ne illustra il contenuto, sottolineando come essa sia stata predisposta a seguito di un ampio confronto svolto con i lavoratori interessati, che vivono in uno stato di profonda agitazione per la loro situazione di precarietà professionale. Rilevato, pertanto, che la tutela di tali soggetti rientra tra le priorità degli interventi sollecitati nell'atto di indirizzo in discussione, fa notare che la risoluzione impegna altresì il Governo su tematiche più complesse, che riguardano, in particolare, l'esigenza di definire un accordo di programma teso a riqualificare l'area in una logica di filiera produttiva. Su tale versante, giudica, inoltre, opportuno che il Governo si impegni a elaborare un piano nazionale dei trasporti che consenta di destinare investimenti adeguati nel settore, prevedendo l'esclusione del patto di stabilità interno delle spese relative al trasporto locale e programmando il rinnovo del parco autoveicoli. Auspica, pertanto, che l'Esecutivo possa intraprendere, a partire dalla prossima manovra finanziaria, iniziative rivolte a fornire risposte certe sia a livello locale che nazionale, al fine di garantire un rilancio generale del settore del trasporto pubblico locale.

Walter RIZZETTO (M5S), ritenuto che il problema della mancanza di un piano industriale incida negativamente sulle aziende di trasporto sia private che pubbliche, in grave difficoltà anche a causa della crisi economica in atto, invita il Governo a ragionare seriamente, nell'ambito della prossima manovra finanziaria, su un piano di rilancio del settore, che sia sostenuto da risorse adeguate. Giudica inopportuno lasciarsi sfuggire il *know how* qualificato e innovativo in possesso delle aziende italiane di produzione di mezzi di

trasporto (che rischiano di delocalizzare le attività), soprattutto in un periodo storico in cui, in ragione dei divieti di circolazione per le autovetture private disposti dalle amministrazioni nei centri storici a tutela dell'ambiente, i trasporti pubblici locali assumono un ruolo sempre più decisivo negli spostamenti urbani. Ritiene poi necessario avviare una profonda riflessione sui costi di gestione dei servizi di trasporto, atteso che, da un'analisi statistica dei dati a disposizione, le spese per chilometro sostenute, pur a fronte dello stesso mezzo utilizzato, varierebbero da regione a regione. Invita, quindi, il Go-

verno ad andare oltre la previsione di strumenti di sostegno al reddito – la cui efficacia temporale di sei mesi non pare adeguata a risolvere la problematica – e a programmare un piano di interventi più complessivo, che consenta alle imprese di rilanciarsi anche nell'ambito di nuovi mercati di sbocco produttivo.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 9.35.