

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 (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni nn. 7-00119 e 8-00019</i>)	27
ALLEGATO 1 (<i>Risoluzione approvata dalle Commissioni</i>)	30
ALLEGATO 2 (<i>Nuova versione della risoluzione approvata dalle Commissioni</i>)	33

RISOLUZIONI

Mercoledì 30 ottobre 2013. — Presidenza del presidente della XI Commissione Cesare DAMIANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 15.45.

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.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni nn. 7-00119 e 8-00019).

Le Commissioni proseguono la discussione delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 22 ottobre 2013.

Cesare DAMIANO, *presidente*, ricorda che le Commissioni riunite hanno già svolto l'illustrazione e il dibattito sugli atti di indirizzo in discussione e che i rappresentanti del Governo, nella precedente seduta, hanno espresso un parere favorevole sulla risoluzione Damiano e Meta n. 7-00119, nonché un parere favorevole sulla risoluzione Catalano n. 7-00122, che risulta accolta nel primo punto del dispositivo e condizionata ad una sua riformulazione in relazione al secondo e terzo punto del dispositivo: in particolare, quanto al secondo impegno di tale risoluzione, il Governo esprimerebbe parere favorevole a condizione di sostituire le parole « ad assumere iniziative » con le parole « a valutare l'opportunità di assumere iniziative », mentre riguardo al terzo impegno l'Esecutivo propone una riformulazione volta a sostituire le parole « il

reintegro nel settore » con le parole: « l'applicazione della cassa integrazione guadagni in deroga ».

Ivan CATALANO (M5S), intervenendo in ordine al secondo impegno della sua risoluzione, accoglie la proposta di riformulazione proposta dal Governo.

Walter RIZZETTO (M5S), cofirmatario della risoluzione n. 7-00122, per quanto concerne la riformulazione relativa al terzo impegno della risoluzione, rileva l'esigenza che l'Esecutivo, oltre ad affrontare importanti questioni di sostegno al reddito – che, peraltro, ritiene non risolutive delle problematiche e suscettibili di gravare significativamente, in termini di impegno di risorse finanziarie, a carico della collettività – provveda ad assumere iniziative strutturali più complessive e di maggiore prospettiva temporale, che garantiscano (ad esempio attraverso la predisposizione di un adeguato piano nazionale dei trasporti) il reimpiego dei lavoratori interessati e il rilancio produttivo e occupazionale del territorio in oggetto.

Cesare DAMIANO, *presidente*, ritiene che dal dibattito odierno emerga l'intendimento comune delle Commissioni riunite di garantire il necessario sostegno alle imprese e ai lavoratori coinvolti nella crisi dello stabilimento di Flùmeri, incentivando altresì il Governo ad assumere iniziative più ampie, che siano idonee a garantire un rilancio industriale del territorio. Ritiene, infatti, che tutti siano consapevoli di quanto risulti fondamentale che la CIG in deroga sia finalizzata alla riconversione produttiva e alla rioccupazione dei lavoratori, non potendosi fare esclusivamente affidamento sugli strumenti di sostegno al reddito, che hanno, per loro natura, un carattere strutturalmente transitorio.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS, nel fare presente che l'azione di Governo è finalizzata a sostenere la riattivazione dello stabilimento Irisbus e la riqualificazione industriale del territorio, prende atto

delle ulteriori riflessioni emerse nella seduta odierna e propone che il secondo impegno della risoluzione n. 7-00122, come già indicato nella scorsa seduta, sia riformulato sostituendo le parole « ad assumere iniziative » con le parole « a valutare l'opportunità di assumere iniziative » e, a seguito di quanto richiesto dai proponenti nel corso del dibattito, che il terzo impegno della medesima risoluzione sia riformulato sostituendo le parole « agevolando il reintegro nel settore, a decorrere dal gennaio 2014 » con le parole « attraverso l'applicazione della cassa integrazione guadagni in deroga a decorrere dal gennaio 2014 e agevolando, in prospettiva, il reintegro nel settore, nonché ».

Ivan CATALANO (M5S) accoglie la proposta di riformulazione, come da ultimo indicata dal rappresentante del Governo, dichiarandosi disponibile a proporre una nuova versione della propria risoluzione n. 7-00122.

Michele Pompeo META, *presidente della IX Commissione*, esprime apprezzamento per l'ampia e proficua discussione svolta dalle Commissioni riunite.

Mara MUCCI (M5S) ritiene assai importante la tematica del trasporto con veicoli elettrici e del *retrofit* degli autobus e sottolinea l'opportunità che, in sinergia con quanto accade nel mondo delle telecomunicazioni, dell'energia, delle reti intelligenti e dell'applicazione delle nuove tecnologie sui veicoli, si facciano investimenti per promuovere lo sviluppo dei veicoli elettrici e prevedere un adeguato sistema di ricarica, al pari di quanto accade in altri Paesi dell'Unione europea. Nell'apprezzare la sensibilità dimostrata dal rappresentante del Governo sulla questione, ritiene che debba essere creata una nuova cultura anche negli utenti, volta a valorizzare il trasporto sostenibile.

Michele Pompeo META, *presidente della IX Commissione*, dichiara la propria soddisfazione per il fatto che le Commissioni riunite siano pervenute alla definizione di

atti di indirizzo assai significativi, che si accingono ad approvare in modo unanime. Auspica che, anche in virtù dell'impulso derivante dal lavoro svolto dalle Commissioni, possa aprirsi una nuova fase, caratterizzata, al tempo stesso, da realismo e da una maggiore attenzione verso i problemi dello stabilimento, dei lavoratori e del territorio. Ritiene che l'approvazione unanime dei due atti di indirizzo costituisca un elemento di forza, che potrà offrire un importante sostegno per l'adozione, anche nell'ambito della manovra finanziaria, di misure incisive per la riqualificazione e la

reindustrializzazione dell'area. Sotto questo profilo, richiama l'attenzione di tutti sull'importanza delle risorse che saranno destinate al rinnovo del materiale rotabile e, in particolare, del parco degli autobus, la cui vetustà desta preoccupazione anche in termini di sicurezza della circolazione.

Le Commissioni approvano, con distinte votazioni, la risoluzione n. 7-00119 (*vedi allegato 1*) e la nuova versione della risoluzione n. 7-00122, che assume il numero 8-00019 (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

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.**RISOLUZIONE APPROVATA DALLE COMMISSIONI**

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'in-

dotto 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 ridisciplinato 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 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,

impegnano il Governo:

a riprendere immediatamente, e comunque entro ottobre, il tavolo di confronto a livello governativo sulla vertenza Irisbus di Flùmeri, allargandone la partecipazione anche a membri delle competenti Commissioni parlamentari, in modo da adottare, entro il medesimo mese di ottobre, misure che permettano:

a) di tutelare i redditi dei dipendenti dello stabilimento di Flùmeri, prevedendo che si applichi, a decorrere da gennaio 2014, la cassa integrazione guadagni in deroga;

b) di pervenire alla immediata definizione e approvazione di un Accordo di programma che, nel riqualificare l'area in una logica di filiera produttiva, permetta di salvaguardare i livelli occupazionali;

a verificare e, se del caso, sollecitare l'interesse di potenziali investitori che si impegnino a riattivare lo stabilimento in una logica di sostegno al trasporto locale, considerando a tal fine preferibile la prospettiva di mantenere la destinazione dello stabilimento stesso alla produzione di autobus, anche al fine di preservare e valorizzare le professionalità e il *know how* esistenti;

ad adottare, nell'ambito della manovra di finanza pubblica che è in fase di predisposizione, 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;

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; tale definizione dovrà essere ispirata al perseguimento di obiettivi di qualità, efficacia, efficienza ed economicità del servizio, con la specifica individuazione di meccanismi di finanziamento pubblico commisurati ad una gestione economico-aziendale del servizio medesimo.

(7-00119) « Damiano, Meta, Bergamini, Brandolin, Carella, Antimo Cesaro, Crivellari, Culotta, Garofalo, Gnechi, Marguerettaz, Pierdomenico Martino, Mauri, Minardo, Mura, Nardi, Oliaro, Paolucci, Piso, Polverini, Quaranta, Tullo, Velo, Paris ».

ALLEGATO 2

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**

Le Commissioni IX e XI,
premessi 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'in-

dotto 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 10 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 risolle-
vare un settore in crisi quale quello ine-
rente 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 gua-
dagni in deroga a decorrere dal gennaio
2014 e agevolando, in prospettiva, il rein-
tegro nel settore, nonché tenendo conto
delle esigenze familiari e provvedendo alla
riconversione dello stabilimento secondo
quanto disposto sopra;

ad adottare, nell'ambito della mano-
vra di finanza pubblica, interventi finaliz-
zati:

a) ad assicurare l'adeguatezza, la
certezza e la stabilità delle risorse desti-
nate al trasporto pubblico locale;

b) a prevedere l'esclusione dal
patto di stabilità interno delle spese rela-
tive al trasporto pubblico locale;

c) a definire un programma plu-
riennale per sostenere il rinnovo del parco
autoveicoli impiegati nel trasporto pub-
blico 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 pub-
blico locale.

(8-00019) « Catalano, Cristian Iannuzzi,
Bechis, Liuzzi, Cominardi, Si-
bilia, De Lorenzis, Del-
l'Orco ».