

Camera dei Deputati

Legislatura 16
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERPELLANZA URGENTE : 2/00284
 presentata da **ROSSOMANDO ANNA** il **27/01/2009** nella seduta numero **121**

Stato iter : **CONCLUSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
DAMIANO CESARE	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
SORO ANTONELLO	PARTITO DEMOCRATICO	28/01/2009
SERENI MARINA	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
BARBI MARIO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
BOBBA LUIGI	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
BOCCUZZI ANTONIO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
CALGARO MARCO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
ESPOSITO STEFANO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
FASSINO PIERO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
FIORIO MASSIMO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
LOVELLI MARIO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
LUCA' MIMMO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
MERLO GIORGIO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
PORTAS GIACOMO ANTONIO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
RAMPI ELISABETTA	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
VERNETTI GIANNI	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009
TULLO MARIO	PARTITO DEMOCRATICO	27/01/2009

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**MINISTERO DEL LAVORO, DELLA SALUTE E DELLE POLITICHE SOCIALI**

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO , data delega **27/01/2009**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
ILLUSTRAZIONE		

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
DAMIANO CESARE	PARTITO DEMOCRATICO	29/01/2009
RISPOSTA GOVERNO		
VITO ELIO	MINISTRO SENZA PORTAFOGLIO, RAPPORTI CON IL PARLAMENTO	29/01/2009
REPLICA		
SORO ANTONELLO	PARTITO DEMOCRATICO	29/01/2009

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL 28/01/2009

DISCUSSIONE IL 29/01/2009

SVOLTO IL 29/01/2009

CONCLUSO IL 29/01/2009

TESTO ATTO

Atto Camera

Interpellanza urgente 2-00284

presentata da

ANNA ROSSOMANDO

martedì 27 gennaio 2009, seduta n.121

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, per sapere - premesso che:

la grave crisi economica e finanziaria si sta manifestando in tutta la sua inedita gravità e le prospettive per il nostro paese sono state precisate dalla Commissione europea, prevedendo una decrescita dell'ordine del 2 per cento nel prossimo anno, recessione che interesserà tanto la grande industria quanto il sistema delle piccole e medie imprese;

i Governi dei principali Paesi industrializzati hanno adottato impegnativi programmi di sostegno dell'economia e, in particolare, del sistema industriale;

nell'ambito dei suddetti piani, Paesi europei come la Germania, Francia, la Spagna, la Svezia e in ambito extra UE, gli Stati Uniti, la Russia, la Cina, il Canada, hanno già adottato o hanno allo studio misure specifiche per il sostegno del comparto automobilistico, per il finanziamento dei quali vengono stanziati ingenti risorse finanziarie;

in un mercato sempre più integrato a livello mondiale, il giusto richiamo all'esigenza di non incorrere in misure distorsive, scaturanti da iniziative isolate e non coordinate, almeno a livello europeo, sollecita l'adozione anche nel nostro Paese di interventi finalizzati a facilitare e favorire un profondo processo di innovazione in senso ambientale del comparto automobilistico;

la rilevanza del comparto automobilistico, sia in termini di occupazione diretta e indiretta, sia per fatturato e per la funzione di traino per la ricerca e l'innovazione in molti settori produttivi, merita attenzione e impegno politico, tanto nelle politiche nazionali quanto in sede europea;

i dati del mese di dicembre evidenziano che, a fine anno, 45 mila lavoratori sono in cassa integrazione in Piemonte. L'industria automobilistica, come nel resto del mondo, sta pagando un prezzo particolarmente alto: ai 5400 operai di Mirafiori in cassa integrazione tra dicembre e gennaio si aggiungono 2000 impiegati che la inizieranno a febbraio. L'intero gruppo Fiat ha previsto in queste settimane, considerando tutte le sedi italiane, la messa in cassa integrazione di circa 50 mila lavoratori. Il calo drastico delle vendite (meno 23 per cento secondo i dati di novembre) e della produzione (meno 46 per cento rispetto allo stesso mese del 2008) è in linea con quanto sta avvenendo negli altri paesi, evidenziando, all'interno della più generale crisi, un problema specifico che riguarda il settore automobilistico a livello mondiale. L'industria dell'auto è la vittima principale della crisi economica, per il peso che ha nella formazione del PIL (in Italia il settore automotive contribuisce al PIL per circa il 14 per cento) e nella composizione dell'occupazione di molti Paesi (in Italia i dipendenti del settore sono circa un milione di addetti);

la mancata adozione di misure governative risulta particolarmente grave per Torino e per il Piemonte, cuore dell'industria automobilistica italiana, non soltanto per la presenza di FIAT, ma per il peso rivestito da un indotto di piccola e media impresa del settore, che è il suo fulcro produttivo. Il ridimensionamento del comparto dell'automobile avrebbe dunque effetti drammatici, con conseguenze immediate di disoccupazione e crisi sociale, impoverimento del tessuto di piccole e medie imprese, cui si aggiungerebbero rischi di prospettiva per l'intero sistema industriale italiano;

l'apertura di un tavolo di confronto con le rappresentanze delle imprese del settore automobilistico e motociclistico, rappresenta una necessaria, seppur tardiva, presa d'atto della difficoltà che registra il comparto, ma dovrà essere una sede in cui coinvolgere tutti gli attori, a cominciare dalle organizzazioni sindacali;

la complessità della crisi richiede una strategia complessiva che metta in campo un ventaglio di misure che favorisca una profonda innovazione del settore, dei comportamenti dei consumatori e dell'azione delle pubbliche amministrazioni, nazionali e locali;

in particolare, sembra necessario assicurare interventi che prevedano: la proroga e il potenziamento dei bonus ecologici per la rottamazione di vecchie auto con acquisto di vetture almeno euro 4; l'individuazione di forme di garanzia per la concessione di crediti al consumo automobilistico; l'introduzione di un organico sistema di incentivi alla ricerca ed allo sviluppo tecnologico del settore, che favorisca l'innovazione dei prodotti in chiave di compatibilità ecologica ed ambientale; la destinazione di risorse adeguate per assicurare il rinnovo completo del parco-auto degli enti pubblici entro due anni e degli autobus per il trasporto pubblico locale, sostituendo i mezzi con vetture ecologiche;

allo stesso tempo, è necessario mettere in campo specifiche misure congiunturali di sostegno dell'occupazione per gli addetti del settore, tra cui le più urgenti appaiono: a) la possibilità di aumentare le settimane di CIGO; b) la tempestività dell'assegnazione di risorse, alle Regioni ed in particolar modo al Piemonte, per la gestione della CIGS in deroga. Al 31 dicembre 2008 le risorse sono state esaurite e, se non se ne assegnano di nuove, c'è il rischio che, nell'incertezza del diritto, le aziende procedano al licenziamento; c) il superamento o una nuova definizione dei tetti della CIG per impedire che operai e impiegati, costretti a lunghi periodi di cassa, si avvicinino o superino la soglia di povertà; d) mobilità e disoccupazione in deroga per supportare chi ha già perso il lavoro o non si vedrà rinnovato il contratto. I dati riportano un aumento dei lavoratori licenziati e iscritti in liste di mobilità senza indennizzo (+18 per cento) e un numero consistente di precari che non hanno i requisiti per la disoccupazione; e) procedure semplificate per l'adozione di contratti di solidarietà al fine di assicurare il mantenimento delle competenze della forza lavoro;

la trattativa in atto tra Governo, Regioni ed Unione Europea volta all'impiego delle risorse del Fondo sociale europeo a copertura dei costi della cassa integrazione in deroga, ben lungi dall'avere un effetto positivo, causerà in Piemonte la crisi occupazionale di un settore come quello della formazione professionale, che occupa 3000 dipendenti e 9000 collaboratori e che è strategico per gestire l'attuale fase di crisi e favorire l'inserimento o il reinserimento dei giovani e degli adulti disoccupati nel mercato del lavoro -:

come valuti la situazione che si è venuta a determinare per il comparto industriale automobilistico e più in generale della mobilità, anche alla luce della mancata proroga delle misure di sostegno, già adottate negli scorsi anni, che sta mettendo a repentaglio decine di migliaia di posti di lavoro;

quali iniziative intenda assumere al fine di arrivare a definire una strategia per garantire la tenuta del settore automobilistico nazionale ed europeo, favorendone altresì la difesa dei livelli occupazionali nonché l'evoluzione in senso compatibile con l'ambiente, quale occasione di sviluppo e investimento.

(2-00284)

«Rossomando, Damiano, Soro, Sereni, Barbi, Bobba, Boccuzzi, Calgaro, Esposito, Fassino, Fiorio, Lovelli, Lucà, Giorgio Merlo, Portas, Rampi, Verneti, Tullo».