

Atto Camera

Mozione 1-00186

presentato da

GIORDANO Giancarlo

testo di

Mercoledì 18 settembre 2013, seduta n. 79

La Camera,

premesso che:

la Irisbus di Flumeri (Avellino) e la BredaMenariniBus di Bologna sono le ultime due grandi aziende italiane produttrici di autobus;

lo stabilimento di Flumeri è di proprietà dell'Irisbus Iveco, azienda totalmente acquisita dal Gruppo Fiat nel 2003;

l'azienda Irisbus Italia spa nasce nel gennaio 1999 dalla decisione di due importanti gruppi industriali e commerciali europei (Fiat Iveco e Renault) di unire le loro attività nel campo del trasporto pubblico, attraverso la fusione dei rispettivi settori di produzione di autobus;

Irisbus, partecipata al 100 per cento da Iveco spa (Gruppo Fiat), produce autobus in tutto il mondo, con stabilimenti in Brasile, India, Argentina, Cina e cinque siti produttivi in Europa, a Annonay e Rorthais in Francia, nella Valle Ufita di Flumeri (Avellino) in Italia, a Barcellona in Spagna e a Vysoke Myto nella Repubblica Ceca;

nel 2011, la Fiat ha attivato le procedure per la messa in mobilità e la cassa integrazione per tutti i lavoratori dello stabilimento: 700 dipendenti più altri 800 nell'indotto;

dopo il taglio del personale, ridotto da 1.400 a 700 addetti, Fiat è passata direttamente alla chiusura dello stabilimento, sancendo la sua uscita, solo in Italia, dalle produzioni per il trasporto pubblico;

le ragioni della chiusura sarebbero da attribuire agli effetti della grave crisi che ha colpito il mercato degli autobus urbani in Italia, le cui immatricolazioni hanno registrato una drastica riduzione, passando da 1.444 unità del 2006 a 1.113 del 2010 e a 291 nel 2011. Nello stesso periodo, la produzione complessiva dello stabilimento di Valle Ufita è scesa da 717 autobus nel 2006 a 472 nel 2010, mentre nei primi sei mesi del 2011 sarebbe arrivata a 145 autobus, dei quali meno di 100 per il trasporto urbano;

la BredaMenariniBus è di proprietà di Finmeccanica S.p.A. e dal 2006 è rientrata nella Holding Finmeccanica, dove assieme ad AnsaldoBreda e Ansaldo STS ne costituisce la divisione trasporti;

dal 1989 la BredaMenariniBus ha prodotto più di 7.000 autobus ed è in possesso di tutte le «licenze europee» – concessioni – per produrre autobus;

rappresenta una realtà d'eccellenza nel panorama industriale europeo, con una filiera di progettazione e produzione completamente italiana;

BredaMenariniBus, così come Irisbus, è in grado di produrre una ampia gamma di veicoli per il trasporto pubblico a basso impatto ambientale (autobus elettrici, a metano, filobus bimodali);

nel 2011 Finmeccanica ha dichiarato di volersi disfare del comparto pubblico del gruppo, BredaMenarini compresa;

la decisione scaturiva dalla fallita ricerca di partner a livello internazionale che potesse supplire al cronico problema «dimensionale», strategico per sopravvivere alle richieste del mercato;

questa decisione ha comportato un calo rilevante delle quote di mercato nazionale, passando dai 300 mezzi costruiti nel 2011 ai soli 30 del 2012, che ha portato all'attivazione della cassa integrazione straordinaria per i lavoratori fino al febbraio 2014;

il settore della produzione di autobus annovera, tra carrozzieri e produttori, decine di aziende diffuse sul territorio nazionale e dà lavoro, senza contare le piccole e medie imprese dell'indotto, ad oltre 11.000 addetti;

la mancanza di interventi ha portato alla progressiva cancellazione di numerosi stabilimenti (Autodromo, Cacciamali e da ultima De Simon) e rischia di determinare l'assoluta scomparsa della produzione di autobus dal territorio nazionale; le citate vicende degli stabilimenti Irisbus di Flumeri e BredaMenariniBus di Bologna rappresentano, di fatto, per il nostro Paese un evento di eccezionale gravità che chiama in causa una serie di criticità di livello generale, che vanno dalla politica industriale dei più grandi gruppi meccanici nazionali, alla gestione da parte degli ultimi governi delle crisi aziendali, dei problemi occupazionali, della politica della programmazione infrastrutturale e, in particolare, di quella del trasporto pubblico locale nel nostro Paese; appare grave e particolarmente preoccupante che si continui ad assistere impotenti ad un disimpegno totale da parte dei principali gruppi industriali italiani – segnatamente FIAT e Finmeccanica – senza che essi diano adeguate garanzie circa l'attuazione di una coerente politica industriale, tanto più che lo Stato italiano nei decenni ha sempre sostenuto le aziende di questo settore, intervenendo attraverso l'erogazione di risorse pubbliche;

il Ministero dell'economia e delle finanze è il principale azionista di Finmeccanica con una quota pari al 32,45 per cento della società e che tale partecipazione è soggetta alla disciplina dettata dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 settembre 1999, secondo cui tale quota non può scendere al di sotto della soglia minima del 30 per cento del capitale sociale: in sostanza, nessun altro azionista può detenere una quota del capitale di Finmeccanica superiore al 3 per cento senza l'approvazione del Ministero dell'economia e delle finanze;

si rende necessaria una seria regia governativa per una strategia di rivisitazione e riqualificazione del parco mezzi del trasporto pubblico locale;

gli interventi di finanza pubblica adottati [nel corso dell'ultimo triennio] in passato hanno invece pesantemente inciso sulla disponibilità delle risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale, avendo, da un lato, drasticamente ridotto i trasferimenti statali destinati al pagamento dei servizi di trasporto pubblico e, dall'altro, di fatto interrotto il già previsto processo di fiscalizzazione che avrebbe condotto, per questa materia fondamentale per le regioni e per gli enti locali, al passaggio dal sistema di finanza derivata al sistema di finanza propria;

sotto tale profilo si segnala che l'11 aprile 2013 la Conferenza delle regioni e delle province autonome, ha approvato un documento relativo alle problematiche del settore trasporto pubblico locale e rinnovo del contratto collettivo nazionale del lavoro degli autoferrotranvieri, nell'ambito del quale documento è stato sottolineato che:

a) i tagli, che i vari governi hanno effettuato sulle risorse per il trasporto pubblico locale, valutabili in oltre mezzo miliardo di euro all'anno, hanno comportato, indipendentemente da criteri di efficienza e riorganizzazione, riduzioni molto significative ai servizi minimi garantiti sui territori (mediamente del 10 per cento) ed effetti critici sullo stato delle aziende di trasporto ferro/gomma, i cui equilibri economici hanno sofferto altresì degli effetti inflattivi, anch'essi ignorati dai vari Governi;

b) il disegno, che doveva garantire la certezza delle risorse destinate al trasporto pubblico locale sta dimostrando tutta la sua inadeguatezza;

c) le modalità di riparto ed erogazione delle risorse, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 convertito con modificazioni con la legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 istitutiva del nuovo «Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario», infatti, non garantiscono i regolari flussi di cassa, indispensabili per onorare i contratti di servizio in essere sia per il settore ferroviario che per quello della gomma;

d) proprio nell'ultimo periodo, il mancato trasferimento delle risorse delle prime quattro mensilità per il 2013 dell'acconto, nonostante quanto previsto dalla norma stessa e dagli accordi presi in sede di Conferenza unificata, sta mettendo in ginocchio molte regioni già strozzate dal clamoroso ritardo accumulato dal Governo nei trasferimenti per il ferro nazionale nell'anno 2012;

e) il problema è ancor più drammatico dal punto di vista dei bilanci regionali, se si pensa che le regioni devono assumere impegni pluriennali di spesa non solo per la copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio, ma anche per l'effettuazione delle gare, soprattutto nel settore ferroviario;

f) l'attuale dotazione finanziaria del fondo, come più volte sottolineato, è addirittura inferiore agli stanziamenti del 2011 (-148 milioni di euro e persino del 2010 (-300 milioni di euro) e ciò è avvenuto in un contesto di tagli generalizzati alle risorse regionali in tutti i settori di spesa;

g) l'insufficienza del Fondo è ancora più rilevante in considerazione del fatto che, oltre agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, gravano sui bilanci regionali altre spese necessarie per il funzionamento del settore, quali: rinnovo del materiale rotabile ferro/gomma; manutenzione straordinaria delle infrastrutture; innovazione tecnologica; risorse aggiuntive per i contratti di lavoro e per gli ammortizzatori sociali;

h) per far fronte a tali costi, le regioni sarebbero costrette, pertanto, ad attingere a risorse proprie in modo sistematico e pluriennale, sottraendole alle esigenze di altri settori strategici per la popolazione, quali la sanità, i servizi sociali, eccetera; l'attuale disciplina in materia di trasporto pubblico locale non è assolutamente idonea a garantire il regolare funzionamento del settore, pur in presenza di processi di efficientamento e razionalizzazione che le Regioni stanno intraprendendo, né l'espletamento dei servizi minimi essenziali; tanto che le regioni, in considerazione della complessità delle suddette problematiche, hanno chiesto al Governo l'attivazione urgente di un tavolo specifico;

si rende necessaria e non più rinviabile la definizione di una politica industriale ed occupazionale del Governo che ponga al centro della propria azione l'obiettivo primario della stabilità sociale e della valorizzazione della persona in quanto utente e in quanto lavoratore nella nuova e diversa dimensione dei diritti connessi a queste condizioni; e ciò anche nel quadro di un intervento reale per il rilancio del Sud del Paese, che sta pagando un prezzo altissimo sotto il profilo economico e sociale;

il 31 dicembre del 2012 è entrata in vigore la nuova normativa europea «Euro 6» per i mezzi pesanti, autobus compresi: Il Regolamento (CE) n. 595/2009, il quale prevede nuovi limiti di emissioni inquinanti è già operativo per le nuove omologazioni, mentre a partire dal 2014 lo sarà 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; 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» (Enhanced environmental vehicle);

secondo i dati provenienti dalle aziende del trasporto pubblico locale, sul totale del parco autobus circolante in Italia solo il 15 per cento dei mezzi è conforme a queste due categorie. La maggior parte dei veicoli risulta, però, 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);

dal 2006 al 2011 l'età media del parco autobus italiano è aumentata di oltre un anno, attestandosi a 11 anni: e ciò ha vanificato sostanzialmente tutti i benefici introdotti dalla legge n. 194 del 1998 e i suoi successivi rifinanziamenti;

la situazione del parco mezzi italiano ha subito una vera propria involuzione negativa negli anni: al diminuire delle dimensioni del parco mezzi è corrisposto un aumento della sua età media. Oggi questa è superiore di 4 anni alla media europea ed inferiore soltanto nell'Unione europea a Estonia, Bulgaria, Slovacchia ed Ungheria;

le circostanze rilevate mostrano il non più rinviabile 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;

lo scenario della crisi globale indica 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;

occorrerebbe restituire certezza e stabilità alle risorse per il trasporto pubblico locale attraverso misure strutturali e un programma di investimenti finalizzato allo sviluppo sostenibile dei sistemi di trasporto pubblico, i quali registrano una domanda potenziale molto elevata;

dare una nuova prospettiva e rilanciare le aziende sopra richiamate servirebbe a dare segnali di inversione di tendenza e ripresa di fiducia a territori già fortemente provati, sul piano economico sociale, ed occupazionale, dai processi di deindustrializzazione

connessi alla profonda crisi che investe il Paese;
non a caso ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo le misure di sostegno per i lavoratori, quali il finanziamento della cassa integrazione, sono da considerarsi talmente necessarie da dover essere assicurate sempre e comunque anche dopo la fine del 2013 per tutti quelli che ne possano avere bisogno,

impegna il Governo:

a dare immediatamente seguito alla richiesta avanzata dalla Conferenza delle regioni per l'attivazione urgente di un tavolo sul tema più generale dei rapporti Stato-regioni ed enti locali in tema di trasporto pubblico locale, inserito nell'ottica della garanzia di tutti i servizi pubblici locali essenziali;

a definire sollecitamente un piano nazionale per il trasporto pubblico locale, che favorisca tra l'altro l'utilizzo delle tecnologie a più basso impatto ambientale;

a predisporre un programma pluriennale per il rinnovamento del parco autobus circolante tramite bus ecologici;

ad adottare, già con le prossime iniziative di natura finanziaria, adeguate risorse per il rinnovo del parco autobus delle aziende operanti nel settore del trasporto pubblico locale, tenendo conto che tali disponibilità potrebbero essere eventualmente reperite a valere sulle destinazioni, nazionali e regionali, del fondo per le aree sottoutilizzate 2007-2013, ovvero sulla quota ancora non utilizzata delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate 2000-2006 attraverso la rimodulazione dell'attuale programmazione dei fondi strutturali europei, sottoponendo al CIPE il provvedimento per l'individuazione della specifica fonte finanziaria e la ripartizione delle risorse tra le amministrazioni centrali e regionali, previa apposita concertazione con le regioni interessate;

a promuovere, nell'ottica sopradescritta, l'attivazione entro 30 giorni, anche per garantire la continuità dei rapporti di lavoro, presso il Ministero dello sviluppo economico, di un tavolo nazionale per l'unificazione della vertenza BredaMenariniBus di Bologna e Irisbus di Avellino, anche nella prospettiva di favorire la costituzione in un unico polo nazionale per la progettazione e costruzione di autobus e veicoli per il trasporto pubblico su gomma a basso impatto ambientale e di ampliare le possibilità di lavoro nell'ambito della ricerca e dell'innovazione tecnologica per la manutenzione e la messa a norma del parco autobus attualmente in circolazione;

a monitorare con particolare attenzione l'attuazione dell'articolo 1, comma 12, del decreto-legge n. 35 del 2005 recante «Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale», convertito con modificazioni dalla legge n. 80 del 2005, in forza del quale la SACE SpA – ovvero l'Agenzia di credito all'esportazione che assume in assicurazione e/o in riassicurazione i rischi a cui sono esposte le aziende italiane nelle loro transazioni internazionali e negli investimenti all'estero – può assumere in garanzia le operazioni di spostamento all'estero delle attività produttive, considerato che facendo leva su quanto previsto dal citato decreto-legge n. 35 del 2005, nel nostro Paese, per quanto risulta ai firmatari del presente atto di indirizzo, sono state favorite numerosissime procedure di delocalizzazione di importanti attività produttive che fanno capo anche ad aziende, quali ad esempio la FIAT;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza volta ad impedire la gravissima anomalia in forza della quale lo Stato potrebbe continuare a stanziare risorse per consentire la cassa integrazione dei lavoratori, senza preoccuparsi di verificare, se contestualmente, non vi siano stati casi di erogazione di fondi pubblici che hanno favorito di fatto le procedure di delocalizzazione all'estero delle attività produttive da cui la predetta disoccupazione deriva.

(1-00186) «Giancarlo Giordano, Paris, Carfagna, De Mita, Catalano, Formisano, Migliore, Airaudo, Ferrara, Quaranta, Di Salvo, Aiello, Boccadutri, Costantino, Duranti, Daniele Farina, Fava, Fratoianni, Kronbichler, Lacquaniti, Lavagno, Marcon, Matarrelli, Melilla, Nardi, Nicchi, Paglia, Palazzotto, Pannarale, Pellegrino, Piazzoni, Pilozi, Piras, Placido, Ragosta, Ricciatti, Sannicandro, Scotto, Zan, Zaratti, Famiglietti, Impegno, Nardella, Damiano, Epifani, Amendola, Bonavitacola, Lenzi, Michele Bordo, De Maria, Fabbri, Zampa, Gribaudo, Carlo Galli, Benamati, Bolognesi, Basso, Minardo, Palmizio, Palese, Scopelliti, Vella, Costa, C

alabrò, Bergamini, Castiello, Latronico, Russo, D'Agostino, Antimo
Cesaro, Dellai, Sibilìa, Dell'Orco, Rizzetto, Tabacci, Lo Monte, Pisicchio, Cirielli».