

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

## 10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

---

50° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 MARZO 2000

---

**Presidenza del presidente CAPONI**

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 2, 5
MORGANDO, <i>sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> . . . . .	3
* PIZZINATO ( <i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i> ) . . . . .	5

---

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 16,30.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

PIZZINATO, CAZZARO, GRUOSSO, CAPALDI, CARCARINO, VERTONE GRIMALDI, LARIZZA, RUSSO SPENA, MARINI, CASTELLANI Pierluigi. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, del lavoro e della previdenza sociale, dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che fra i lavoratori dipendenti dei vari stabilimenti della FIREMA Trasporti spa e nelle amministrazioni comunali vi sono crescenti tensioni determinate dalle preoccupazioni derivanti dall'incertezza sulle prospettive produttive ed occupazionali dell'azienda conseguenti ai nuovi processi di ristrutturazione che vengono ipotizzati in contrasto con il piano industriale sottoscritto presso il Ministero dell'industria nel marzo del 1997;

che la FIREMA attualmente opera su tutto il territorio nazionale con cinque stabilimenti localizzati a Padova, Sesto San Giovanni (Milano), Spello (Perugia), Caserta e Potenza ed occupa complessivamente 1.500 lavoratori le cui specializzazioni sono:

stabilimento di Padova (*ex* officine meccaniche Stanga ed *ex* officine di Cittadella) specializzato nelle costruzioni meccaniche in lega leggera e riparazioni di carrozze ferroviarie e metropolitane;

stabilimento di Sesto San Giovanni (Milano), (*ex* Ercole Marelli trazione e *ex* Retan Service) specializzato nella progettazione di veicoli ed equipaggiamenti elettrici, costruzioni di parti elettriche e ricambi di materiale ferroviario, manutenzione di motori da trazione (oltre alla Direzione generale);

stabilimento di Spello (Perugia), (*ex* Retan Service) specializzato nella costruzione e riparazione di macchine elettriche per locomotive e parti di ricambio per locomotive;

stabilimento di Caserta (*ex* Officine casertane ed *ex* Officine Fiore) specializzato nella fabbricazione di parti di locomotive elettriche, diesel-elettriche, materiale viaggiante e carri merci;

stabilimento di Tito (Potenza), (*ex* Metalmeccanica lucana) specializzato nella costruzione di parti elettriche per locomotive elettriche, diesel-elettriche e di automotrice;

che la proprietà di FIREMA Trasporti SpA è attualmente composta per il 51 per cento da imprenditori privati (Fiore, Ragazzoni e Marchiarlo) e per il 49 per cento da Finmeccanica;

che la Finmeccanica ha, in questi giorni, formalmente ufficializzato alle organizzazioni sindacali dei lavoratori che, nella logica di razionalizzazione del settore, ritiene di suo interesse solo gli stabilimenti di Caserta e Potenza, mentre lascerebbe ad eventuali soluzioni privatistiche le aziende di Spello, Sesto San Giovanni e Padova con negativi effetti occupazionali:

che inoltre presso gli stabilimenti di Padova, Cittadella e Caserta esistono insoluti problemi derivanti dagli effetti sui lavoratori esposti all'amianto (vari decessi a causa di tumore derivante dall'amianto e mesotelioma pleurico),

gli interroganti chiedono di sapere:

se, a fronte della situazione illustrata in premessa, che contrasta con il piano industriale sottoscritto al Ministero dell'industria nel marzo 1997 e del calo occupazionale di oltre 600 unità lavorative registratesi dal 1997, non intendano, di concerto fra di loro, convocare un incontro fra le parti per esaminare la situazione produttiva e le prospettive dell'azienda e dei singoli stabilimenti;

quali iniziative i Ministeri interessati, anche alla luce del Piano nazionale dei trasporti, intendano porre in atto per salvaguardare l'attività e l'occupazione nei cinque stabilimenti;

quali iniziative intendano assumere, di concerto con il Ministro della sanità, per dare positiva soluzione ai problemi riguardanti la bonifica dell'amianto, gli aspetti previdenziali e sanitari riguardanti i lavoratori *ex* esposti all'amianto.

(3-03266)

MORGANDO, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. La società Firema trasporti spa con sede in Sesto San Giovanni - Milano - svolge la sua attività produttiva utilizzando le commesse affidate dalle Ferrovie dello Stato, che è sempre risultato essere il principale cliente.

Le Ferrovie dello Stato negli ultimi anni hanno progressivamente ridotto la quantità degli investimenti per l'acquisto di nuovi rotabili: si è passati infatti da circa 1.600 miliardi di investimenti nel 1996 a 400 miliardi nel 2000.

L'attività produttiva della Firema si articola su cinque stabilimenti distribuiti ampiamente sul territorio nazionale. Essi sono infatti ubicati a Sesto San Giovanni, Padova, Spello, Caserta e Potenza.

La ripartizione delle forniture aggiudicate viene ovviamente assegnata ai vari stabilimenti direttamente dal vertice della società, che provvede a distribuire autonomamente il lavoro secondo criteri stabiliti in base alle singole specializzazioni produttive.

Negli ultimi anni si è registrata una parziale riduzione di carico di lavoro che ha quindi determinato una temporanea situazione di esubero di personale occupato in alcuni stabilimenti del gruppo con conseguente

richiesta da parte della società di avvio delle procedure di riduzione del personale ai sensi della legge n. 223 del 1991.

Anche se l'attivazione degli ammortizzatori sociali ha trovato riscontro in un'effettiva situazione di crisi aziendale, collegata ad un processo di ristrutturazione di alcuni stabilimenti, deve però precisarsi che la società Firema svolge attualmente numerose lavorazioni per conto delle Ferrovie dello Stato, consistenti principalmente nella fornitura di nuove locomotive – elettrotreni ETR 500 politensione – nuove locomotive diesel da manovra e da traino, nonché nella ristrutturazione di carrozze UIC/S per il Giubileo. Tutte le descritte commesse si concluderanno al più tardi nell'aprile 2001.

Tutto ciò premesso, deve però rammentarsi che il Ministero dell'industria attivò a suo tempo, nel corso del 1997, un tavolo di confronto tra la società Firema e le organizzazioni sindacali di settore, nazionali e locali, in merito ad un piano industriale presentato dalla stessa azienda, che conteneva elementi innovativi e di ristrutturazione interna degni di interesse e sul quale fu raggiunto in data 26 marzo 1997 un accordo che prevedeva tra l'altro periodiche verifiche di attuazione.

Nel predetto accordo era comunque indicata la necessità di una riduzione dell'organico nei vari stabilimenti che riguardava circa 400 unità.

L'accordo del 1997 ha in effetti trovato alcune successive verifiche a partire dal febbraio 1998, nel corso delle quali non sono mai emersi elementi di rottura con le organizzazioni sindacali su quanto convenuto in precedenza, nè è stata mai evidenziata la opportunità di procedere alla completa chiusura di alcuni stabilimenti, ovvero alla loro alienazione a privati. Allo stato attuale delle conoscenze questo Ministero non è in grado di confermare l'intenzione di Finmeccanica evidenziata nell'interrogazione di procedere alla chiusura o alla privatizzazione dei tre stabilimenti di Spello, Sesto San Giovanni e Padova. Va comunque detto che nei prossimi giorni saranno previsti incontri presso il MICA per verificare se sono state prese decisioni da parte di Finmeccanica e di Firema per gli stabilimenti sopraindicati.

Gli incontri che ho ricordato sono previsti all'interno della ripresa di confronto sulle prospettive dell'industria nel settore delle costruzioni ferroviarie, che riguarda tutti gli stabilimenti nazionali che sono presenti in queste produzioni, all'interno del ragionamento più generale sulle prospettive di Ansaldo-Breda.

Per quanto riguarda le problematiche evidenziate in relazione agli effetti sui lavoratori della presenza di amianto nelle strutture degli stabilimenti Firema, non sono in questo momento in grado di fornire risposte, che sono evidentemente di competenza del Ministero della sanità, ma mi riservo di fornire informazioni circa possibili iniziative intraprese per ovviare agli inconvenienti che sono stati denunciati.

In sintesi, non voglio nascondere le difficoltà della situazione degli stabilimenti Firema; mi pare che sia logico collocarle all'interno della prospettiva dell'industria nazionale del settore delle costruzioni ferroviarie, e

quindi in questo senso sottolineo ancora l'importanza dell'avvio del confronto al Ministero dell'industria.

PIZZINATO. Vorrei innanzi tutto ringraziare il Sottosegretario della risposta, che mi trova parzialmente soddisfatto proprio per il motivo che lui stesso sottolineava nelle conclusioni. Anche se non ancora esplicitato formalmente, ma informalmente reso esplicito attraverso incontri e modifiche delle quantità di lavoratori che sono stati posti in cassa integrazione, o per i quali si prevede il prolungamento della stessa, l'orientamento assunto pone seri problemi in particolare per tre località, oltretutto profondamente segnate da altri processi di ristrutturazione: mi riferisco agli stabilimenti di Spello, di Sesto San Giovanni e di Padova.

Nel momento in cui si va verso il processo di dismissione IRI e Finmeccanica si avvia a ristrutturare (è la titolare dell'80 per cento di tutte le attività di produzione del materiale ferroviario del nostro Paese), è pensabile che si ipotizzi da parte di questa società la possibilità di dismettere alcune attività, o cederle ai privati? Da questo punto di vista il dissenso dei firmatari dell'interrogazione è pieno, perchè non si comprende questo processo, ma non si comprendono in particolare le ricadute che si avranno. In realtà, a Sesto San Giovanni quello di Firema è uno dei piccoli capannoni in attività che ancora sono rimasti rispetto all'infinità di capannoni in via di demolizione in cui lavoravano 40.000 tra operai e impiegati.

Quindi, condivido una sottolineatura che faceva il Sottosegretario a proposito della convocazione delle parti; però l'onorevole Morgando mi permetta di sottolineare un'esigenza. Non può essere che a Spello o a Sesto San Giovanni i lavoratori leggano sui giornali quello che si sta decidendo. La pregherei di convocare, assieme alle organizzazioni sindacali nazionali, anche i rappresentanti degli stabilimenti direttamente interessati.

PRESIDENTE. Lo svolgimento della interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 16,40.*





