

570.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Organizzazione dei tempi di esame: Pdl n. 1494	3	Articolo 4	11
Comunicazioni	5	Articolo 5	12
Missioni vevoli nella seduta del 23 settembre 2021	5	Articolo 6	13
Progetti di legge (Trasmissione dal Senato; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	5	Articolo 7	14
Assegnazione di una proposta di inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente	6	Allegato n. 1	15
Richieste di parere parlamentare su atti del Governo	6	Allegato n. 2	19
Atti di controllo e di indirizzo	7	Disegno di legge: S. 2309 – Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'esercizio finanziario 2021 (Approvato dal Senato) (A.C. 3259)	20
Disegno di legge: S. 2308 – Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2020 (Approvato dal Senato) (A.C. 3258)	8	Parere della I Commissione	20
Articolo 1	8	Articolo 1, annesse tabelle, e relative proposte emendative	20
Articolo 2	9	Articolo 2	25
Articolo 3	10	Ordini del giorno	30
		Mozioni Davide Crippa, Patassini, Benamati, Squeri, Moretto, Baldini, Timbro ed altri n. 1-00510, Lollobrigida ed altri n. 1-00513 e Colletti ed altri n. 1-00518 concernenti iniziative di competenza per mi-	

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
igare in modo strutturale i costi delle bollette energetiche per cittadini e imprese	39	linari ed altri n. 1-00514, Gariglio, Luciano Cantone, Fassina ed altri n. 1-00515, Nobili e Fregolent n. 1-00516 e Mugnai ed altri n. 1-00517 concernenti iniziative volte al rilancio di Alitalia e al mantenimento della continuità operativa e degli attuali livelli occupazionali della compagnia di bandiera	55
Mozioni.....	39	Mozioni.....	55
Mozioni Rampelli ed altri n. 1-00491 (Nuova formulazione), Rampelli ed altri n. 1-00491, Serracchiani, Davide Crippa, Molinari, Fornaro, Valentini e Boschi n. 1-00519, Pentangelo ed altri n. 1-00512, Mo-			

ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME: PDL N. 1494

ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME: PDL N. 1494 —

**PDL N. 1494 — DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DELLA DISCIPLINA
DELL'AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA DELLE GRANDI IMPRESE IN STATO DI INSOLVENZA**

Tempo complessivo: 14 ore, di cui:

- discussione sulle linee generali: 9 ore;
- seguito dell'esame: 5 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	20 minuti	20 minuti
Governo	20 minuti	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		20 minuti
Interventi a titolo personale	40 minuti	42 minuti <i>(con il limite massimo di 6 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	7 ore e 30 minuti	3 ore e 8 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>56 minuti</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>55 minuti</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>52 minuti</i>	<i>25 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>51 minuti</i>	<i>22 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>48 minuti</i>	<i>16 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>47 minuti</i>	<i>15 minuti</i>
<i>Coraggio Italia</i>	<i>47 minuti</i>	<i>14 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>46 minuti</i>	<i>13 minuti</i>
Misto:	48 minuti	17 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>17 minuti</i>	<i>6 minuti</i>
<i>MAIE-PSI-Facciamoeco</i>	<i>9 minuti</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>7 minuti</i>	<i>2 minuti</i>

<i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>6 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>5 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>	<i>4 minuti</i>	<i>2 minuti</i>

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli nella seduta
del 23 settembre 2021.**

Amitrano, Ascani, Bergamini, Boschi, Braga, Brescia, Brunetta, Carfagna, Carinelli, Casa, Castelli, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Colucci, Comaroli, Corda, Davide Crippa, D'Arrando, D'Incà, D'Uva, Dadone, Daga, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Di Stefano, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Lapia, Lollobrigida, Loreface, Losacco, Lupi, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Marin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Nardi, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Palazzotto, Parolo, Pastorino, Patassini, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Andrea Romano, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scoma, Scutellà, Serracchiani, Carlo Sibilia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Tateo, Testamento, Vignaroli, Zanettin, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Amitrano, Ascani, Bergamini, Boschi, Braga, Brescia, Brunetta, Carfagna, Carinelli, Casa, Castelli, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Colucci, Comaroli, Corda, Davide Crippa, D'Arrando, D'Incà, D'Uva, Dadone, Daga, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Di Stefano, Fassino, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni,

Giorgetti, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Lapia, Lollobrigida, Loreface, Losacco, Lupi, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Marin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Nardi, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Palazzotto, Parolo, Pastorino, Patassini, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Andrea Romano, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scoma, Scutellà, Serracchiani, Carlo Sibilia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Stumpo, Tabacci, Tasso, Tateo, Testamento, Vignaroli, Viscomi, Zanettin, Zoffili.

Trasmissione dal Senato.

In data 22 settembre 2021 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge:

S. 1662. — « Delega al Governo per l'efficienza del processo civile e per la revisione della disciplina degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie e misure urgenti di razionalizzazione dei procedimenti in materia di diritti delle persone e delle famiglie nonché in materia di esecuzione forzata » *(approvato dal Senato)* (3289).

Sarà stampato e distribuito.

**Assegnazione di progetti di legge
a Commissioni in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge

sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

II Commissione (Giustizia):

MASCHIO ed altri: « Istituzione in Verona di una sezione distaccata della Corte d'appello di Venezia » (3229) *Parere delle Commissioni I, V e XI.*

VII Commissione (Cultura)

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO: « Misure urgenti in materia di gestione degli impianti sportivi pubblici, connesse all'emergenza da COVID-19 » (3248) *Parere delle Commissioni I, V, XII e Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Assegnazione di una proposta di inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, la seguente proposta di inchiesta parlamentare è assegnata, in sede referente, alla sottoindicata Commissione permanente:

II Commissione (Giustizia):

MORASSUT ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sull'omicidio di Simonetta Cesaroni » (Doc XXII, n. 57) — *Parere delle Commissioni I e V.*

Richieste di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 23/2021, relativo all'acquisizione di veicoli tattici ad alta tecnologia per la mobilità tattica terrestre dell'Arma dei carabinieri (305).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 2 novembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 13 ottobre 2021.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 24/2021, relativo all'implementazione, potenziamento e aggiornamento di una capacità di *Space Situational Awareness* (SSA), basata su sensori (radar e ottici) e un centro operativo SSA (306).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 2 novembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 13 ottobre 2021.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 25/2021, volto ad aggiornare e completare la capacità di comando e controllo multidominio delle Brigate dell'Esercito italiano (307).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro

il 2 novembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 13 ottobre 2021.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera b), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 27/2021, riferito alla prosecuzione del programma di A/R n. SMD 40/2019 e relativo alla seconda fase di acquisizione di 1.600 veicoli di nuova generazione VTLM Lince 2 per le unità dell'Esercito italiano (308).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 2 novembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 13 ottobre 2021.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 21 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera b), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 31/2021, relativo all'ammodernamento e al rinnovamento dei sistemi missilistici di difesa aerea *Principal Anti Air Missile System* (PAAMS) e dei radar *Long Range Radar* (LRR) per la sorveglianza a lunga distanza (di tipo *Early Warning*) installate sulle unità classe Orizzonte (nave Andrea Doria e nave Caio Duilio) (309).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 2 novembre 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 13 ottobre 2021.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

**DISEGNO DI LEGGE: S. 2308 – RENDICONTO GENERALE
DELL'AMMINISTRAZIONE DELLO STATO PER L'ESERCIZIO
FINANZIARIO 2020 (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 3258)**

A.C. 3258 – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDEN-
TICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

TITOLO I
RENDICONTO GENERALE DELLO STATO

CAPO I
CONTO DEL BILANCIO

ART. 1.
(Entrate)

1. Le entrate tributarie, extratributarie, per alienazione e ammortamento di beni patrimoniali e riscossione di crediti, nonché per accensione di prestiti, accertate nell'esercizio finanziario 2020 per la competenza propria dell'esercizio, risultano stabilite in euro 943.492.341.507,37.

2. I residui attivi delle Amministrazioni centrali dello Stato, determinati alla chiusura dell'esercizio 2019 in euro 216.161.040.889,69, non hanno subito modifiche nel corso della gestione 2020.

3. I residui attivi al 31 dicembre 2020 ammontano complessivamente a euro 211.181.898.810,79 così risultanti:

	Somme versate	Somme rimaste da versare	Somme rimaste da riscuotere	Totale
	<i>(in euro)</i>			
Accertamenti	860.402.239.012,85	29.781.184.546,70	53.308.917.947,82	943.492.341.507,37
Residui attivi dell'esercizio 2019	32.705.203.581,43	16.364.814.074,41	111.726.982.241,86	160.796.999.897,70
		211.181.898.810,79		

A.C. 3258 - Articolo 2**ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO
A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO****ART. 2.
(Spese)**

1. Le spese correnti, in conto capitale e per rimborso di passività finanziarie, impegnate nell'esercizio finanziario 2020 per la competenza propria dell'esercizio, risultano stabilite in euro 1.076.085.913.801,20.

2. I residui passivi delle Amministrazioni centrali dello Stato, determinati alla chiusura dell'esercizio 2019 in euro 114.014.253.456,81, non hanno subito modifiche nel corso della gestione 2020.

3. I residui passivi al 31 dicembre 2020 ammontano complessivamente a euro 196.916.533.981,17 così risultanti:

	Somme pagate	Somme rimaste da pagare	Totale
	<i>(in euro)</i>		
Impegni	949.003.073.867,91	127.082.839.933,31	1.076.085.913.801,20
Residui passivi dell'esercizio 2019	31.581.903.341,23	69.833.694.047,86	101.415.597.389,09
		196.916.533.981,17	

A.C. 3258 – Articolo 3**ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDEN-
TICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO****ART. 3.***(Disavanzo della gestione di competenza)*

1. Il disavanzo della gestione di competenza dell'esercizio finanziario 2020, di euro 132.593.572.293,83, risulta stabilito come segue:

(in euro)

Entrate tributarie	480.774.444.812,76	
Entrate extra-tributarie	84.672.569.320,43	
Entrate provenienti dall'alienazione ed ammortamento di beni patrimoniali e dalla riscossione di crediti	3.760.894.724,32	
Accensione di prestiti	374.284.432.649,86	
Totale entrate	943.492.341.507,37	
Spese correnti	670.870.066.399,51	
Spese in conto capitale	169.204.410.618,95	
Rimborso di passività finanziarie	236.011.436.782,76	
Totale spese	1.076.085.913.801,20	
Disavanzo della gestione di competenza		132.593.572.293,83

A.C. 3258 – Articolo 4

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO
A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

ART. 4.

(Situazione finanziaria)

1. Il disavanzo finanziario del conto del Tesoro alla fine dell'esercizio 2020 di euro 324.242.790.623,97 risulta stabilito come segue:

(in euro)

Disavanzo della gestione di competenza		132.593.572.293,83
Disavanzo finanziario del conto del Tesoro dell'esercizio 2019		103.767.795.726,88
Diminuzione nei residui attivi lasciati dall'esercizio 2019:		
Accertati:		
al 1° gennaio 2020	216.161.040.889,69	
al 31 dicembre 2020	211.181.898.810,79	
		4.979.142.078,90
Aumento residui passivi lasciati dall'esercizio 2019:		
Accertati:		
al 1° gennaio 2020	114.014.253.456,81	
al 31 dicembre 2020	196.916.533.981,17	
		82.902.280.524,36
Disavanzo al 31 dicembre 2020		191.649.218.330,14
Disavanzo finanziario al 31 dicembre 2020		324.242.790.623,97

A.C. 3258 – Articolo 5

ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDEN-
TICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

ART. 5.
(Allegati)

1. Sono approvati l'Allegato n. 1, annesso alla presente legge, previsto dall'articolo 28, comma 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, nonché l'Allegato n. 2 relativo alle eccedenze di impegni risultate in sede di consuntivo per l'esercizio 2020 sul conto della competenza, relative alle unità di voto degli stati di previsione della spesa dei Ministeri.

A.C. 3258 – Articolo 6**ARTICOLO 6 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO
A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO****CAPO II
CONTO GENERALE DEL PATRIMONIO****ART. 6.***(Risultati generali della gestione patrimoniale)*

1. La situazione patrimoniale dell'Amministrazione dello Stato, al 31 dicembre 2020, resta stabilita come segue:

(in euro)

ATTIVITÀ		
Attività finanziarie	671.530.436.457,18	
Attività non finanziarie prodotte	328.503.253.754,06	
Attività non finanziarie non prodotte	4.048.435.685,02	
		1.004.082.125.896,26
PASSIVITÀ		
Passività finanziarie	3.219.388.069.562,11	
		3.219.388.069.562,11
Eccedenza passiva al 31 dicembre 2020	2.215.305.943.665,85	

A.C. 3258 – Articolo 7

ARTICOLO 7 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDEN-
TICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

TITOLO III
APPROVAZIONE DEL RENDICONTO

ART. 7.
(Rendiconto)

1. Il rendiconto generale delle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio 2020 è approvato nelle risultanze di cui ai precedenti articoli.

Allegato N. 1**Prelevamenti dal Fondo di riserva per le spese impreviste effettuati nell'anno 2020***(articolo 28, comma 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, e successive modificazioni)*

Per l'anno finanziario 2020, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, al programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" (Oneri comuni di parte corrente) di pertinenza del Centro di responsabilità "Ragioneria generale dello Stato" è iscritto il capitolo n. 3001, con uno stanziamento iniziale di euro 400.000.000,00 in conto competenza e in conto cassa.

Nel corso dell'anno finanziario 2020 sono stati disposti, a carico del suddetto fondo, prelevamenti in termini di competenza e cassa con i seguenti decreti del Ministro dell'economia e delle finanze:

- 1) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, n. 65090 del 19 giugno 2020, registrato alla Corte dei conti il 23 giugno 2020, registrazione n. 827, ufficio n. 1
2.500.000,00
(2.500.000,00)
- 2) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, n. 201098 del 15 ottobre 2020, registrato alla Corte dei conti il 20 ottobre 2020, registrazione n. 1257, ufficio n. 1
181.000.000,00
(181.000.000,00)
- 3) Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, n. 216953 del 16 novembre 2020, registrato alla Corte dei conti il 17 novembre 2020, registrazione n. 1397, ufficio n. 1
94.039.176,00
(94.039.176,00)

I Prelevamento (decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 19 giugno 2020)

L'assegnazione ha riguardato i programmi di seguito specificati per provvedere alla necessità di integrare gli stanziamenti di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze, riferiti a spese aventi le caratteristiche definite dalle disposizioni legislative medesime.

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

- Programma - “Regolazione e coordinamento del sistema della fiscalità” della missione “Politiche economico-finanziarie e di bilancio e tutela della finanza pubblica” di pertinenza del CDR “Dipartimento delle Finanze” per € 100.000,00;
- Programma - “Analisi e programmazione economico-finanziaria e gestione del debito e degli interventi finanziari” della missione “Politiche economico-finanziarie e di bilancio e tutela della finanza pubblica” di pertinenza del CDR “Dipartimento del Tesoro” per € 175.000,00;
- Programma - “Analisi, monitoraggio e controllo della finanza pubblica e politiche di bilancio della missione “Politiche economico-finanziarie e di bilancio e tutela della finanza pubblica” di pertinenza del CDR “Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato” per € 370.000,00;
- Programma - “Supporto all’azione di controllo, vigilanza e amministrazione generale della Ragioneria generale dello Stato sul territorio” della missione “Politiche economico-finanziarie e di bilancio e tutela della finanza pubblica” di pertinenza del CDR “Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato” per € 885.000,00;
- Programma - “Giustizia tributaria” della missione “Giustizia” di pertinenza del CDR “Dipartimento delle Finanze” per € 400.000,00;
- Programma - “Indirizzo politico” della missione “Servizi istituzionali e generali delle amministrazioni pubbliche” di pertinenza del:
 - CDR “Gabinetto e uffici di diretta collaborazione all’opera del Ministro” per € 40.000,00;
 - CDR “Dipartimento dell’Amministrazione generale, del personale e dei servizi” per € 530.000,00

II Prelevamento (decreto del Ministro dell’Economia e delle Finanze 15 ottobre 2020)

L’assegnazione ha riguardato i programmi di seguito specificati per provvedere alla necessità di integrare gli stanziamenti di bilancio di talune amministrazioni, riferiti a spese aventi le caratteristiche definite dalle disposizioni legislative medesime.

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

- Programma – “Protezione civile” della missione “Soccorso civile” di pertinenza del CDR “Dipartimento del Tesoro” per € 175.000.000,00.

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI E PER IL TURISMO

- Programma – “Sostegno, valorizzazione e tutela del settore dello spettacolo dal vivo” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale dello spettacolo” per € 19.007,00;
- Programma – “Tutela dei beni archeologici” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio” per € 598.040,00;
- Programma – “Tutela e valorizzazione dei beni archivistici” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale archivi” per € 2.132.546,00;
- Programma – “Tutela e valorizzazione dei beni librari, promozione e sostegno del libro e dell'editoria” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale biblioteche e diritto d'autore” per € 633.798,00;
- Programma – “Valorizzazione del patrimonio culturale e coordinamento del sistema museale” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale musei” per € 927.194,00;
- Programma – “Tutela del patrimonio culturale” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale bilancio” per € 488.000,00;
- Programma – “Tutela e promozione dell'arte e dell'architettura contemporanea e delle periferie urbane” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale creatività contemporanea” per € 55.632,00;
- Programma – “Realizzazione attività di tutela in ambito territoriale” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Segretariato generale” per € 245.706,00;

- Programma – “Coordinamento e attuazione interventi per la sicurezza del patrimonio culturale e per le emergenze” della missione “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici” di pertinenza del CDR “Direzione generale sicurezza del patrimonio culturale” per € 5.000,00;
- Programma – “Ricerca educazione e formazione in materia di beni e attività culturali” della missione “Ricerca e innovazione” di pertinenza del CDR “Direzione generale educazione, ricerca e istituti culturali” per € 380.000,00;
- Programma – “Sviluppo e competitività del turismo” della missione “Turismo” di pertinenza del CDR “Direzione generale del turismo” per € 51.479,00;
- Programma – “Servizi e affari generali per le amministrazioni di competenza” della missione “Servizi istituzionale e generali delle amministrazioni pubbliche” di pertinenza del CDR “Direzione generale organizzazione” per € 463.598,00.

III Prelevamento (decreto del Ministro dell’Economia e delle Finanze 16 novembre 2020)

L’assegnazione ha riguardato il programma di seguito specificato per provvedere alla necessità di integrare gli stanziamenti di bilancio del Ministero dell’economia e delle finanze, riferiti a spese aventi le caratteristiche definite dalle disposizioni legislative medesime.

MINISTERO DELL’ECONOMIA E DELLE FINANZE

- Programma – “Protezione civile” della missione “Soccorso civile” di pertinenza del CDR “Dipartimento del Tesoro” per € 94.039.176,00.

Allegato N. 2

Eccedenze

	UNITA' DI VOTO	COMPETENZA	RESIDUI	CASSA
MINISTERO DELL'INTERNO				
	3 Ordine pubblico e sicurezza (7)			
3.1	Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica (7.8)	+19.072.344,21	-	-
	TOTALE AMMINISTRAZIONE	+19.072.344,21	-	-
MINISTERO DELLA SALUTE				
	2 Ricerca e innovazione (17)			
2.2	Ricerca per il settore zooprofilattico (17.21)	+ 35.788,61	-	-
	TOTALE AMMINISTRAZIONE	+ 35.788,61	-	-

DISEGNO DI LEGGE: S. 2309 – DISPOSIZIONI PER L'ASSESTAMENTO DEL BILANCIO DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2021 (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 3259)

A.C. 3259 – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo.

A.C. 3259 – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO E ANNESSE TABELLE

Art. 1.

(Disposizioni generali)

1. Nello stato di previsione dell'entrata e negli stati di previsione dei Ministeri, approvati con la legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono introdotte, per l'anno finanziario 2021, le variazioni di cui alle annesse tabelle.

PROPOSTE EMENDATIVE

EMENDAMENTI SEGNALATI
PER LA VOTAZIONE

ART. 1.

(Disposizioni generali)

Allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 7 –

Competitività e sviluppo delle imprese, *programma 7.2 – Interventi di sostegno tramite il sistema della fiscalità, apportare le seguenti variazioni:*

2021:

CP: +10.000.000;

CS: +10.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del medesimo Ministero, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -10.000.000;

CS: -10.000.000.

Tab.2.1. *(ex Tab.2.3.) Rampelli, Trancasini, Lucaselli.*

Allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 21 – Debito pubblico, programma 21.1 – Oneri per il servizio del debito statale, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -73.000.000;

CS: -73.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero della giustizia, missione 1 – Giustizia, programma 1.2 – Giustizia

civile e penale, *apportare le seguenti variazioni:*

2021:

CP: +73.000.000;
CS: +73.000.000.

Tab.2.2. (ex Tab.5.3.) Maschio, Varchi, Vinci, Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +1.010.000.000;
CS: +1.010.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, missione 3 – Diritti sociali, politiche sociali e famiglia, programma 3.2 – Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, programmazione, monitoraggio e valutazione politiche sociali e di inclusione attiva, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -1.010.000.000;
CS: -1.010.000.000.

Tab.2.3. (ex Tab.2.2.) Caretta, Ciaburro, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -30.000.000;
CS: -30.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, missione 1 – Competitività e sviluppo delle imprese, programma 1.3 – Incentiva-

zione del sistema produttivo, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +30.000.000;
CS: +30.000.000.

Tab.2.4. (ex Tab.3.2.) Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, missione 3 – Diritti sociali, politiche sociali e famiglia, programma 3.2 – Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, programmazione, monitoraggio e valutazione politiche sociali e di inclusione attiva, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -1.010.000.000;
CS: -1.010.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, missione 4 – Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente, programma 4.1 – Tutela e valorizzazione dei territori rurali, montani e forestali, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +1.010.000.000;
CS: +1.010.000.000.

Tab.4.1. (ex Tab.13.1.) Ciaburro, Caretta, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, missione 3 – Diritti sociali, politiche sociali e famiglia, programma 3.2 – Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, programmazione, monitoraggio e valutazione politiche sociali e di inclusione attiva, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -1.010.000.000;
CS: -1.010.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero della cultura, missione 1 – Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici, programma 1.1 – Sostegno, valorizzazione e tutela del settore dello spettacolo dal vivo, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +1.010.000.000;

CS: +1.010.000.000.

Tab.4.2. (ex Tab.14.1.) Mollicone, Frassinetti, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero dell'interno, missione 3 – Ordine pubblico e sicurezza, programma 3.1 – Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +100.000.000;

CS: +100.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del medesimo Ministero, missione 5 – Immigrazione, accoglienza e garanzia dei diritti, programma 5.1 – Flussi migratori, interventi per lo sviluppo della coesione sociale, garanzia dei diritti, rapporti con le confessioni religiose, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -100.000.000;

CS: -100.000.000.

Tab.8.1. (ex Tab.8.1.) Prisco, Montaruli, Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

EMENDAMENTI NON SEGNALATI PER LA VOTAZIONE

Allo stato di previsione del Ministero della giustizia, missione 1 – Giustizia, programma 1.1 – Amministrazione penitenziaria, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +60.000.000;

CS: +60.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -60.000.000;

CS: -60.000.000.

Tab.5.2. (ex Tab.5.2.) Ferro, Prisco, Varchi, Maschio, Vinci, Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero della giustizia, missione 1 – Giustizia, programma 1.1 – Amministrazione penitenziaria, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +50.000.000;

CS: +50.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 21 – Debito pubblico, programma 21.1 – Oneri per il servizio del debito statale, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -50.000.000;

CS: -50.000.000.

Tab.5.1. (ex Tab.5.1.) Ferro, Prisco, Varchi, Maschio, Vinci, Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, missione 4 – Commercio internazionale ed internazionalizzazione del sistema produttivo, programma 4.1 – Sostegno all'internazionalizzazione delle imprese e promozione del *made in Italy*, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +50.000.000;

CS: +50.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'interno, missione 5 – Immigrazione, accoglienza e garanzia dei diritti, programma 5.1 – Flussi migratori, interventi per lo sviluppo della coesione sociale, garanzia dei diritti, rapporti con le confessioni religiose, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: –50.000.000;
CS: –50.000.000.

Tab.6.1. (ex Tab.6.1.) Lucaselli, Lollobrigida, Osnato, Trancassini, Zucconi, Caiata, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero dell'interno, missione 3 – Ordine pubblico e sicurezza, programma 3.1 – Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +60.000.000;
CS: +60.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: –60.000.000;
CS: –60.000.000.

Tab.8.2. (ex Tab.8.2.) Prisco, Montaruli, Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero dell'interno, missione 4 – Soccorso civile, programma 4.2 – Prevenzione dal rischio e soccorso pubblico, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +60.000.000;
CS: +60.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle

finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: –60.000.000;
CS: –60.000.000.

Tab.8.3. (ex Tab.8.3.) Prisco, Montaruli, Lucaselli, Trancassini, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, missione 2 – Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto, programma 2.6 – Sviluppo e sicurezza della mobilità locale, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +50.000.000;
CS: +50.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: –50.000.000;
CS: –50.000.000.

Tab.10.1. (ex Tab.10.1.) Rampelli, Trancassini, Lucaselli.

Allo stato di previsione del Ministero della difesa, missione 1 – Difesa e sicurezza del territorio, programma 1.1 – Approntamento e impiego Carabinieri per la difesa e la sicurezza, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +3.500.000;
CS: +3.500.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 21 – Debito pubblico, programma 21.1 – Oneri per il servizio del

debito statale, *apportare le seguenti variazioni:*

2021:

CP: -3.500.000;

CS: -3.500.000.

Tab.12.1. (ex Tab.12.1.) Giovanni Russo, Deidda, Galantino, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero della difesa, missione 1 – Difesa e sicurezza del territorio, programma 1.5 – Pianificazione generale delle Forze Armate e approvvigionamenti militari, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +22.000.000;

CS: +22.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 21 – Debito pubblico, programma 21.1 – Oneri per il servizio del debito statale, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -22.000.000;

CS: -22.000.000.

Tab.12.2. (ex Tab.12.2.) Giovanni Russo, Deidda, Galantino, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero della cultura, missione 1 – Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici, programma 1.2 – Vigilanza, prevenzione e repressione in materia di patrimonio culturale, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +1.010.000.000;

CS: +1.010.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, missione 3 – Diritti sociali,

politiche sociali e famiglia, programma 3.2 – Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, programmazione, monitoraggio e valutazione politiche sociali e di inclusione attiva, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -1.010.000.000;

CS: -1.010.000.000.

Tab.14.2. (ex Tab.14.2.) Mollicone, Frassinetti, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero della cultura, missione 1 – Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali e paesaggistici, programma 1.5 – Tutela e valorizzazione dei beni librari, promozione e sostegno del libro e dell'editoria, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +1.010.000.000;

CS: +1.010.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, missione 3 – Diritti sociali, politiche sociali e famiglia, programma 3.2 – Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, programmazione, monitoraggio e valutazione politiche sociali e di inclusione attiva, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: -1.010.000.000;

CS: -1.010.000.000.

Tab.14.4. (ex Tab.14.4.) Mollicone, Frassinetti, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero della cultura, missione 2 – Ricerca e innovazione, programma 2.1 – Ricerca educazione e formazione in materia di beni e attività culturali, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +1.010.000.000;

CS: +1.010.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, missione 3 – Diritti sociali, politiche sociali e famiglia, programma 3.2 – Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, programmazione, monitoraggio e valutazione politiche sociali e di inclusione attiva, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: –1.010.000.000;

CS: –1.010.000.000.

Tab.14.3. (ex Tab.14.3.) Mollicone, Frassinetti, Trancassini, Lucaselli, Rampelli.

Allo stato di previsione del Ministero della cultura, missione 3 – Turismo, programma 3.1 – Sviluppo e competitività del turismo, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: +10.000.000;

CS: +10.000.000.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, missione 23 – Fondi da ripartire, programma 23.1 – Fondi da assegnare, apportare le seguenti variazioni:

2021:

CP: –10.000.000;

CS: –10.000.000.

Tab.14.5. (ex Tab.14.5.) Lucaselli, Lollobrigida, Trancassini, Zucconi, Caiata, Rampelli.

A.C. 3259 – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO
A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 2.

(Stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze e disposizioni relative)

1. All'articolo 3, comma 6, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, le parole: « 17.300 milioni di euro » sono sostituite dalle seguenti: « 17.100 milioni di euro ».

LE TABELLE RECANTI LE VARIAZIONI ALLO STATO DI PREVISIONE DELL'ENTRATA E AGLI STATI DI PREVISIONE DELLA SPESA, CON GLI ANNESSI ALLEGATI ED ELENCHI, SONO STATE APPROVATE NEL TESTO PROPOSTO DAL GOVERNO, CON LE SEGUENTI MODIFICAZIONI

Sono di seguito riportate esclusivamente le voci per le quali il Senato ha approvato modificazioni alle variazioni proposte dal Governo. Le parti modificate sono stampate in neretto. Per le restanti parti delle Tabelle, nel testo del Governo, si rinvia allo stampato A.C. 3259

TABELLA N. 2
MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
(in Euro)

Unità di voto		Variazioni	
Codice	Missione Programma	alla previsione di competenza	alla autorizzazione di cassa
	23 Fondi da ripartire (33)		
23.1	Fondi da assegnare (33.1)	4.236.983	93.786.983

TABELLA N. 8
MINISTERO DELL'INTERNO
(in Euro)

Unità di voto		Variazioni	
Codice	Missione Programma	alla previsione di competenza	alla autorizzazione di cassa
	2 Relazioni finanziarie con le autonomie territoriali (3)		
2.3	Elaborazione, quantificazione e assegnazione delle risorse finanziarie da attribuire agli enti locali (3.10)	16.194.709	16.242.869
	3 Ordine pubblico e sicurezza (7)		
3.1	Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica (7.8)	8.549.748	25.919.531

TABELLA N. 10
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI
(in Euro)

Unità di voto		Variazioni	
Codice	Missione Programma	alla previsione di competenza	alla autorizzazione di cassa
	1 Infrastrutture pubbliche e logistica (14)		
1.4	Edilizia statale ed interventi speciali e per pubbliche calamità (14.10)	- 1.076.027	342.690.216

A.C. 3259 – Ordini del giorno**ORDINI DEL GIORNO**

La Camera,

premesso che:

l'istituto dell'assestamento di bilancio dello Stato è previsto per consentire un aggiornamento, a metà esercizio e dunque metà anno, degli stanziamenti del bilancio, anche tenendo di conto della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto dell'esercizio scaduto al 31 dicembre precedente;

in tal senso il disegno di legge dell'assestamento è funzionalmente connesso con il rendiconto del bilancio relativo all'esercizio precedente;

ai sensi dell'assestamento, le previsioni di bilancio formulate a legislazione vigente sono adeguate in relazione a vari fattori, tra cui anche le spese di carattere discrezionale dovute ad esigenze sopravvenute;

sul punto, il testo in esame reca, tra le altre, allo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, un incremento dello stanziamento della Missione 24 (Diritti sociali, politiche sociali e famiglia), Programma 3.2 (Trasferimenti assistenziali a enti previdenziali, finanziamento nazionale spesa sociale, promozione e programmazione politiche sociali, monitoraggio e valutazione interventi), azione Lotta contro la povertà, unità di voto (U.d.V.) 2781, Fondo per il reddito di cittadinanza, un rifinanziamento della misura equivalente a un miliardo di euro, rendicontato sia per cassa che per competenza;

lo strumento del reddito di cittadinanza è stato tuttavia oggetto di numerosi abusi e frodi tale da umiliarne l'obiettivo di utilizzo, mortificando il denaro dei contribuenti utilizzato per finanziare la misura;

tale misura, inoltre, sebbene sia nata per combattere la povertà ed incentivare il collocamento nel mercato del lavoro, non

ha mai trovato un effettivo perfezionamento, al punto tale che la misura è del tutto incapace di stimolare il mercato del lavoro e nuovi inserimenti occupazionali, ponendosi unicamente come sussidio erogato *sine die* con un non indifferente peso sulle finanze dello Stato;

in considerazione di questi elementi non si rilevano necessità tali per cui, anche visto l'andamento delle finanze pubbliche e della misura nell'esercizio corrente, il reddito di cittadinanza debba trovare un rifinanziamento di tale entità,

impegna il Governo

a revocare il rifinanziamento del reddito di cittadinanza di cui in oggetto, andando a devolvere tale stanziamento in misure di sostegno della forza lavoro attualmente impiegata dalle imprese o per la riduzione della pressione fiscale, o – in alternativa – andando a revocare tale rifinanziamento dallo stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

9/3259/1. Caretta, Ciaburro, Zucconi.

La Camera,

premesso che:

lo strumento dell'assestamento di bilancio dello Stato è previsto per consentire un aggiornamento, a metà esercizio e dunque metà anno, degli stanziamenti del bilancio, anche tenendo di conto della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto dell'esercizio scaduto nell'esercizio precedente;

per questo motivo il disegno di legge di assestamento del bilancio è connesso intrinsecamente al rendiconto del bilancio relativo all'esercizio precedente;

l'assestamento prevede adeguamenti delle previsioni di bilancio anche in base a esigenze sopravvenute nel corso dell'esercizio;

dall'approvazione della legge 30 dicembre 2020, n. 178, cd. Legge di bilancio 2021, alla data di esame del provvedimento

in oggetto, sono emerse numerose criticità relativamente all'economia della montagna anche a causa della sospensione della stagione turistica invernale, con perdite economiche per oltre 8 miliardi di euro per il comparto e crollo dei fatturati mediamente al -70 per cento;

tali ricadute hanno avuto ripercussioni su tutto il sistema economico delle aree interne, montane e rurali, che si sono ritrovate in una posizione di ulteriore difficoltà stante l'assenza di concrete politiche di rilancio e di sostegno di queste aree, nonostante le progettualità e gli indirizzi politici e di spesa di cui al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR);

con varie decretazioni d'urgenza, convertite in legge, sono state stanziati misure indennitarie a tutela del comparto montano, le quali sono state tuttavia erogate con forti ritardi ed in quantità esigue, al punto da non aver impattato sullo stato di crisi vissuto dall'intero comparto;

nonostante la permanenza di questo carattere di difficoltà, sopravvenuto in corso d'esercizio, è stato previsto un incremento dello stanziamento a favore della misura del reddito di cittadinanza pari a un miliardo di euro;

considerato il generale insuccesso della misura, l'esigenza difficilmente differibile di sostenere comunità e settori economici che non riescono ancora a riprendersi dalle conseguenze economiche della pandemia e la scarsità delle risorse a disposizione, si rappresenta la necessità di reindirizzare il predetto stanziamento di spesa,

impegna il Governo

a reindirizzare il rifinanziamento del reddito di cittadinanza di cui in premessa, andando a destinarne lo stanziamento nelle voci tabellari di riferimento delle misure a sostegno del comparto economico della montagna e delle aree interne, montane e rurali.

9/3259/2. Ciaburro, Caretta.

La Camera,

premessi che:

le proposte di variazioni avanzate con il disegno di legge di assestamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dello sviluppo economico per l'esercizio 2021 consistono in un aumento di 300,9 milioni in termini di competenza e in un aumento di 611,5 milioni in termini di cassa;

alla luce degli effetti disastrosi registrati sul tessuto produttivo nazionale dopo oltre un anno di stringenti misure di contenimento dei contagi da Covid-19, è indispensabile tornare a valorizzare il *Made in Italy*, sostenendo i processi di internazionalizzazione delle imprese che fanno conoscere i prodotti italiani nel mondo e che con la loro attività creano un importante indotto;

un primo passo in tale direzione sarebbe rappresentato dallo stanziamento di 50 milioni di euro al sostegno dell'internazionalizzazione delle imprese e alla promozione del *Made in Italy*, riducendo, conseguentemente, le risorse destinate a immigrazione, accoglienza e garanzia dei diritti, poiché è necessario, oggi più che mai, procedere a un migliore bilanciamento delle risorse a disposizione;

l'obiettivo essenziale per l'Italia deve essere, tra gli altri, quello di assicurare una tutela piena ed effettiva alle nostre produzioni di qualità maggiormente peculiari ed originali, che, come nel caso del settore vinicolo, ad esempio, rappresentano una componente pari a circa l'1 per cento del PIL totale, considerando anche l'indotto, con una varietà di oltre 600 vitigni, nella consapevolezza che tale tutela si rende tanto più indispensabile nel quadro di mercati europei ed internazionali altamente competitivi;

si tratta, peraltro, non solo di apprestare una tutela effettiva dei marchi del *Made in Italy*, ma anche di rilanciare interi comparti, che rappresentano, da soli, fat-

tori di traino economico e commerciale per l'Italia,

impegna il Governo

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico di adeguate risorse per il 2021 per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese e la promozione del *Made in Italy*.

9/3259/3. Lucaselli, Zucconi, Trancassini, Caiata, De Toma, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

le proposte di variazioni avanzate con il disegno di legge di assestamento nello stato di previsione della spesa del Ministero dello sviluppo economico per l'esercizio 2021 consistono in un aumento di 300,9 milioni in termini di competenza e in un aumento di 611,5 milioni in termini di cassa;

alla luce degli effetti disastrosi registrati sul tessuto produttivo nazionale dopo oltre un anno di stringenti misure di contenimento dei contagi da Covid-19, è indispensabile tornare a valorizzare il *Made in Italy*, sostenendo i processi di internazionalizzazione delle imprese che fanno conoscere i prodotti italiani nel mondo e che con la loro attività creano un importante indotto;

un primo passo in tale direzione sarebbe rappresentato dallo stanziamento di 50 milioni di euro al sostegno dell'internazionalizzazione delle imprese e alla promozione del *Made in Italy*, riducendo, conseguentemente, le risorse destinate a immigrazione, accoglienza e garanzia dei diritti, poiché è necessario, oggi più che mai, procedere a un migliore bilanciamento delle risorse a disposizione;

l'obiettivo essenziale per l'Italia deve essere, tra gli altri, quello di assicurare una tutela piena ed effettiva alle nostre produzioni di qualità maggiormente peculiari ed originali, che, come nel caso del settore vinicolo, ad esempio, rappresentano una

componente pari a circa l'1 per cento del PIL totale, considerando anche l'indotto, con una varietà di oltre 600 vitigni, nella consapevolezza che tale tutela si rende tanto più indispensabile nel quadro di mercati europei ed internazionali altamente competitivi;

si tratta, peraltro, non solo di apprestare una tutela effettiva dei marchi del *Made in Italy*, ma anche di rilanciare interi comparti, che rappresentano, da soli, fattori di traino economico e commerciale per l'Italia,

impegna il Governo

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico di adeguate risorse per il 2021 per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese e la promozione del *Made in Italy*.

9/3259/3. (Testo modificato nel corso della seduta) Lucaselli, Zucconi, Trancassini, Caiata, De Toma, Caretta, Ciaburro.

La Camera

premesso che:

la variazione proposta con il disegno di legge di assestamento 2021 prevede, per lo stato di previsione del Ministero della Difesa, un incremento di circa 15 milioni di euro sia per la competenza che per la cassa;

a seguito dell'insorgere dell'emergenza COVID-19 i militari impegnati nell'operazione « Strade sicure » sono stati chiamati a svolgere, oltre ai tradizionali compiti assegnati al dispositivo, anche una serie di attività volte a fronteggiare il diffondersi del virus;

anche per assicurare l'esecuzione delle misure previste per fronteggiare le fasi emergenziali i Prefetti si sono avvalsi delle Forze Armate;

nel complesso, la Difesa ha messo in campo dai primi istanti della crisi tutte le

risorse disponibili per fronteggiare un'emergenza sanitaria le cui dimensioni globali all'inizio non erano ancora ben definite e percepite, mettendo in campo una macchina organizzativa complessa che si è mossa armonicamente in sinergia con il Ministero degli Esteri, il Ministero della Salute e la Protezione Civile,

impegna il Governo:

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero della difesa di adeguate risorse per il 2021 per l'assunzione di nuovo personale delle Forze Armate, subordinatamente allo sblocco dei vincoli assunzionali;

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero della difesa di adeguate risorse per il 2021 per il pagamento degli straordinari delle Forze Armate.

9/3259/4. Giovanni Russo, Prisco, Deidda, Galantino, Ferro, Caretta, Ciaburro.

La Camera

premesso che:

la variazione proposta con il disegno di legge di assestamento 2021 prevede, per lo stato di previsione del Ministero della Difesa, un incremento di circa 15 milioni di euro sia per la competenza che per la cassa;

a seguito dell'insorgere dell'emergenza COVID-19 i militari impegnati nell'operazione « Strade sicure » sono stati chiamati a svolgere, oltre ai tradizionali compiti assegnati al dispositivo, anche una serie di attività volte a fronteggiare il diffondersi del virus;

anche per assicurare l'esecuzione delle misure previste per fronteggiare le fasi emergenziali i Prefetti si sono avvalsi delle Forze Armate;

nel complesso, la Difesa ha messo in campo dai primi istanti della crisi tutte le risorse disponibili per fronteggiare un'emergenza sanitaria le cui dimensioni glo-

bali all'inizio non erano ancora ben definite e percepite, mettendo in campo una macchina organizzativa complessa che si è mossa armonicamente in sinergia con il Ministero degli Esteri, il Ministero della salute e la Protezione Civile,

impegna il Governo:

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero della difesa di adeguate risorse per il 2021 per l'assunzione di nuovo personale delle Forze Armate, subordinatamente allo sblocco dei vincoli assunzionali;

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero della difesa di adeguate risorse per il 2021 per il pagamento degli straordinari delle Forze Armate.

9/3259/4. (Testo modificato nel corso della seduta) Giovanni Russo, Prisco, Deidda, Galantino, Ferro, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato è previsto per consentire l'aggiornamento degli stanziamenti del bilancio e si connette funzionalmente con il rendiconto del bilancio relativo all'esercizio precedente;

le variazioni di bilancio proposte con il provvedimento di assestamento, insieme a quelle apportate nel periodo compreso tra il 1° gennaio e 31 maggio con atti amministrativi, unitamente agli effetti finanziari dei provvedimenti legislativi emanati successivamente all'approvazione della legge di bilancio, ivi inclusi il decreto-legge n. 22 del 2021 (cosiddetto decreto Riordino Ministeri) e il decreto-legge n. 41 del 2021 (cosiddetto decreto Sostegni 1), definiscono le previsioni assestate per il 2021;

alla luce del fatto che l'anno in corso dal punto di vista della contabilità

pubblica ha registrato un peggioramento del saldo netto da finanziare è evidente la necessità del ricorso ad interventi straordinari che rappresentano un'opportunità per migliorare alcune tipologie di spesa che costituiscono un significativo apporto per specifici settori in crisi;

si evidenzia l'insufficienza della dotazione prevista relativa alla tutela del patrimonio culturale italiano, patrimonio che rappresenta un vantaggio competitivo in tutto il mondo e che va per tanto salvaguardato e tutelato da eventuali danni,

impegna il Governo

a sostenere la tutela del patrimonio culturale italiano assegnando ulteriori risorse al Ministero della cultura, nello specifico a sostegno della vigilanza della prevenzione e repressione delle frodi relative al patrimonio culturale riducendo la dotazione per il reddito di cittadinanza.

9/3259/5. Montaruli, Mollicone, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato è previsto per consentire l'aggiornamento degli stanziamenti del bilancio e si connette funzionalmente con il rendiconto del bilancio relativo all'esercizio precedente;

le variazioni di bilancio proposte con il provvedimento di assestamento, insieme a quelle apportate nel periodo compreso tra il 1° gennaio e 31 maggio con atti amministrativi, unitamente agli effetti finanziari dei provvedimenti legislativi emanati successivamente all'approvazione della legge di bilancio, ivi inclusi il decreto-legge n. 22 del 2021 (cosiddetto decreto Riordino Ministeri) e il decreto-legge n. 41 del 2021 (cosiddetto decreto Sostegni 1), definiscono le previsioni assestate per il 2021;

alla luce del fatto che l'anno in corso dal punto di vista della contabilità pubblica ha registrato un peggioramento

del saldo netto da finanziare è evidente la necessità del ricorso ad interventi straordinari che rappresentano un'opportunità per migliorare alcune tipologie di spesa che costituiscono un significativo apporto per specifici settori in crisi,

impegna il Governo

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di sostenere la tutela del patrimonio culturale italiano assegnando ulteriori risorse al Ministero della cultura, nello specifico a sostegno della vigilanza della prevenzione e repressione delle frodi relative al patrimonio culturale.

9/3259/5. (Testo modificato nel corso della seduta) Montaruli, Mollicone, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento propone, per lo stato di previsione del Ministero della giustizia, un aumento di 332,8 milioni di euro delle previsioni di competenza ed un aumento di 442,7 milioni di euro delle autorizzazioni di cassa;

l'incidenza percentuale delle risorse per la giustizia sul bilancio dello Stato è stata nel 2020 dell'1 per cento. Si tratta di una percentuale in diminuzione rispetto agli scorsi anni: negli esercizi dal 2014 al 2017 la percentuale era stata dell'1,3 per cento, salita all'1,4 per cento negli esercizi 2018 e 2019;

in particolare, nonostante l'importanza dell'istituto del gratuito patrocinio in materia civile e penale, sono, purtroppo, ormai note, le gravi disfunzioni nella procedura di pagamento dei compensi degli avvocati che patrocinano assistiti che hanno ottenuto l'ammissione al beneficio del patrocinio a spese dello Stato, con rilevanti e ormai intollerabili ritardi nelle liquidazioni delle parcelle;

una delle cause principali del problema, prima ancora dell'organizzazione degli Uffici preposti e delle procedure se-

guite, è legata alla circostanza che nel capitolo di spesa 1360 confluiscono non solo le risorse destinate al gratuito patrocinio, ma anche quelle riferite alla generalità delle spese processuali quali, ad esempio, consulenti, periti, traduttori, custodi, giudici popolari, testimoni, trasferite per il compimento di atti processuali, e molto altro;

è necessario superare il problema dei ritardi cronici nei pagamenti dei compensi degli avvocati che hanno prestato attività in favore di coloro che, per motivi reddituali, hanno avuto accesso al gratuito patrocinio;

il patrocinio gratuito per i non abbienti è posto a tutela del principio costituzionale, oltre che di diritto internazionale, in base al quale il diritto di difesa e la possibilità di far valere in giudizio i propri diritti e interessi legittimi devono essere riconosciuti a tutti, indipendentemente dalle condizioni personali,

impegna il Governo

a scorporare dal capitolo 1360 dello stato di previsione del Ministero della giustizia, relativo alle spese di giustizia, le spese relative al gratuito patrocinio, dando ad esse una autonoma evidenza contabile attraverso 1 istituzione di un apposito capitolo di spesa nell'ambito della stessa Missione e dello stesso Programma.

9/3259/6. Varchi, Maschio, Vinci, Ferro, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento propone, per lo stato di previsione del Ministero della giustizia, un aumento di 332,8 milioni di euro delle previsioni di competenza ed un aumento di 442,7 milioni di euro delle autorizzazioni di cassa;

l'incidenza percentuale delle risorse per la giustizia sul bilancio dello Stato è stata nel 2020 dell'1 per cento. Si tratta di una percentuale in diminuzione rispetto

agli scorsi anni: negli esercizi dal 2014 al 2017 la percentuale era stata dell'1,3 per cento, salita all'1,4 per cento negli esercizi 2018 e 2019;

in particolare, nonostante l'importanza dell'istituto del gratuito patrocinio in materia civile e penale, sono, purtroppo, ormai note, le gravi disfunzioni nella procedura di pagamento dei compensi degli avvocati che patrocinano assistiti che hanno ottenuto l'ammissione al beneficio del patrocinio a spese dello Stato, con rilevanti e ormai intollerabili ritardi nelle liquidazioni delle parcelle;

una delle cause principali del problema, prima ancora dell'organizzazione degli Uffici preposti e delle procedure seguite, è legata alla circostanza che nel capitolo di spesa 1360 confluiscono non solo le risorse destinate al gratuito patrocinio, ma anche quelle riferite alla generalità delle spese processuali quali, ad esempio, consulenti, periti, traduttori, custodi, giudici popolari, testimoni, trasferite per il compimento di atti processuali, e molto altro;

è necessario superare il problema dei ritardi cronici nei pagamenti dei compensi degli avvocati che hanno prestato attività in favore di coloro che, per motivi reddituali, hanno avuto accesso al gratuito patrocinio;

il patrocinio gratuito per i non abbienti è posto a tutela del principio costituzionale, oltre che di diritto internazionale, in base al quale il diritto di difesa e la possibilità di far valere in giudizio i propri diritti e interessi legittimi devono essere riconosciuti a tutti, indipendentemente dalle condizioni personali,

impegna il Governo

a valutare di scorporare dal capitolo 1360 dello stato di previsione del Ministero della giustizia, relativo alle spese di giustizia, le spese relative al gratuito patrocinio, dando ad esse una autonoma evidenza contabile attraverso 1 istituzione di un apposito ca-

pitolo di spesa nell'ambito della stessa Missione e dello stesso Programma.

9/3259/6. (Testo modificato nel corso della seduta) Varchi, Maschio, Vinci, Ferro, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento propone, per lo stato di previsione del Ministero della giustizia, un aumento di 332,8 milioni di euro delle previsioni di competenza ed un aumento di 442,7 milioni di euro delle autorizzazioni di cassa;

l'incidenza percentuale delle risorse per la giustizia sul bilancio dello Stato è stata nel 2020 dell'1 per cento. Si tratta di una percentuale in diminuzione rispetto agli scorsi anni: negli esercizi dal 2014 al 2017 la percentuale era stata dell'1,3 per cento, salita all'1,4 per cento negli esercizi 2018 e 2019;

in particolare, l'organico della Polizia penitenziaria è rimasto lo stesso negli ultimi dieci anni, a fronte di un notevole incremento della popolazione carceraria e di un'emergenza sanitaria che, soprattutto negli istituti penitenziari, ha comportato un carico di lavoro oneroso e straordinario, tuttora sussistente;

sono, purtroppo, note le irrisolte criticità del sistema carcerario italiano: dal sovraffollamento carcerario, alla grave carenza di organico penitenziario che costringe gli operatori ad adottare strategie temporanee; dalle patologie organizzative di un sistema chiuso al *burnout* individuale ed organizzativo, con particolare attenzione alla problematica del suicidio all'interno del corpo della Polizia Penitenziaria,

impegna il Governo:

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero della giustizia di adeguate risorse per il 2021 per l'assunzione di nuovo personale di Polizia penitenziaria, subordinatamente allo sblocco dei vincoli assunzionali;

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero della giustizia di adeguate risorse per il 2021 per il pagamento degli straordinari del medesimo personale.

9/3259/7. Ferro, Prisco, Varchi, Maschio, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento propone, per lo stato di previsione del Ministero dell'interno, un incremento di 30,4 milioni di euro delle previsioni di competenza e di 199,2 milioni di euro delle autorizzazioni di cassa;

in questi quasi due anni di emergenza pandemica, un ruolo fondamentale è stato svolto, tra gli altri, dalle Forze di Polizia e dai Vigili del fuoco, a cui va la riconoscenza di cittadini e istituzioni; riconoscenza che, però, dovrebbe passare attraverso una maggiore tutela e valorizzazione economica delle professionalità e un necessario potenziamento degli organici, al fine di rendere più efficienti gli interventi di soccorso pubblico, sia attraverso lo scorrimento delle graduatorie esistenti sia tramite l'avvio di procedure per nuove assunzioni;

in particolare, è necessario uno sforzo collettivo per assicurare, in particolare, l'assegnazione di risorse aggiuntive destinate all'assunzione di nuovo personale, subordinato allo sblocco dei vincoli assunzionali, o, in subordine, al pagamento degli straordinari,

impegna il Governo:

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero dell'interno di adeguate risorse per il 2021 per l'assunzione di nuovo personale di forze di Polizia e Vigili del fuoco, subordinatamente allo sblocco dei vincoli assunzionali;

a prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero dell'interno di adeguate risorse per il 2021 per il paga-

mento degli straordinari del medesimo personale.

9/3259/8. Prisco, Montaruli, Ferro, Giovanni Russo, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di assestamento propone, per lo stato di previsione del Ministero dell'interno, un incremento di 30,4 milioni di euro delle previsioni di competenza e di 199,2 milioni di euro delle autorizzazioni di cassa;

in questi quasi due anni di emergenza pandemica, un ruolo fondamentale è stato svolto, tra gli altri, dalle Forze di Polizia e dai Vigili del fuoco, a cui va la riconoscenza di cittadini e istituzioni; riconoscenza che, però, dovrebbe passare attraverso una maggiore tutela e valorizzazione economica delle professionalità e un necessario potenziamento degli organici, al fine di rendere più efficienti gli interventi di soccorso pubblico, sia attraverso lo scorrimento delle graduatorie esistenti sia tramite l'avvio di procedure per nuove assunzioni;

in particolare, è necessario uno sforzo collettivo per assicurare, in particolare, l'assegnazione di risorse aggiuntive destinate all'assunzione di nuovo personale, subordinato allo sblocco dei vincoli assunzionali, o, in subordine, al pagamento degli straordinari,

impegna il Governo:

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero dell'interno di adeguate risorse per il 2021 per l'assunzione di nuovo personale di forze di Polizia e Vigili del fuoco, subordinatamente allo sblocco dei vincoli assunzionali;

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di prevedere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero dell'interno di adeguate ri-

sorse per il 2021 per il pagamento degli straordinari del medesimo personale.

9/3259/8. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Prisco, Montaruli, Ferro, Giovanni Russo, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021; l'articolo 2 modifica disposizioni della Sezione II (Approvazione degli stati di previsione) dell'articolato della legge di bilancio per il 2021;

l'istituto dell'assestamento di bilancio dello Stato è previsto per consentire un aggiornamento, a metà esercizio, degli stanziamenti del bilancio, anche sulla scorta della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto dell'esercizio scaduto al 31 dicembre precedente;

si ritiene che, anche in virtù della crisi del settore successiva all'emergenza epidemiologica, le dotazioni dello stato di previsione del Ministero della cultura siano insufficienti; in particolare, quella relativa al programma 1.5 della missione 1 a sostegno della tutela e valorizzazione dei beni librari, della promozione del libro e dell'editoria,

impegna il Governo

a destinare più risorse per il Ministero della cultura a sostegno della tutela e valorizzazione dei beni librari, della promozione e del libro e dell'editoria, a tal fine riducendo le risorse stanziate per il reddito di cittadinanza.

9/3259/9. Mollicone, Frassinetti, Bucalo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021; l'articolo 2 modifica disposizioni della Sezione

II (Approvazione degli stati di previsione) dell'articolato della legge di bilancio per il 2021;

l'istituto dell'assestamento di bilancio dello Stato è previsto per consentire un aggiornamento, a metà esercizio, degli stanziamenti del bilancio, anche sulla scorta della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto dell'esercizio scaduto al 31 dicembre precedente;

si ritiene che, anche in virtù della crisi del settore successiva all'emergenza epidemiologica, le dotazioni dello stato di previsione del Ministero della cultura siano insufficienti; in particolare, quella relativa al programma 1.5 della missione 1 a sostegno della tutela e valorizzazione dei beni librari, della promozione del libro e dell'editoria,

impegna il Governo

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di destinare più risorse per il Ministero della cultura a sostegno della tutela e valorizzazione dei beni librari, della promozione e del libro e dell'editoria.

9/3259/9. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Mollicone, Frassinetti, Bucalo.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021; l'articolo 2 modifica disposizioni della Sezione II (Approvazione degli stati di previsione) dell'articolato della legge di bilancio per il 2021;

l'istituto dell'assestamento di bilancio dello Stato è previsto per consentire un aggiornamento, a metà esercizio, degli stanziamenti del bilancio, anche sulla scorta della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto dell'esercizio scaduto al 31 dicembre precedente;

si ritiene che, anche in virtù della crisi del settore successiva all'emergenza epidemiologica, le dotazioni dello stato di previsione del Ministero della cultura siano

insufficienti; in particolare, quella relativa al programma 2.1, della missione 1, a sostegno della ricerca, educazione e formazione in materia di beni e attività culturali,

impegna il Governo

a destinare più risorse per il Ministero della cultura a sostegno della ricerca, educazione e formazione in materia di beni e attività culturali, a tal fine riducendo le risorse stanziare per il reddito di cittadinanza.

9/3259/10. Frassinetti, Mollicone, Bucalo.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato per l'anno finanziario 2021; l'articolo 2 modifica disposizioni della Sezione II (Approvazione degli stati di previsione) dell'articolato della legge di bilancio per il 2021;

l'istituto dell'assestamento di bilancio dello Stato è previsto per consentire un aggiornamento, a metà esercizio, degli stanziamenti del bilancio, anche sulla scorta della consistenza dei residui attivi e passivi accertata in sede di rendiconto dell'esercizio scaduto al 31 dicembre precedente;

si ritiene che, anche in virtù della crisi del settore successiva all'emergenza epidemiologica, le dotazioni dello stato di previsione del Ministero della cultura siano insufficienti; in particolare, quella relativa al programma 2.1, della missione 1, a sostegno della ricerca, educazione e formazione in materia di beni e attività culturali,

impegna il Governo

nel quadro complessivo delle esigenze di finanza pubblica, a valutare di destinare più risorse per il Ministero della cultura a sostegno della ricerca, educazione e formazione in materia di beni e attività culturali.

9/3259/10. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Frassinetti, Mollicone, Bucalo.

MOZIONI DAVIDE CRIPPA, PATASSINI, BENAMATI, SQUERI, MORETTO, BALDINI, TIMBRO ED ALTRI N. 1-00510, LOLLOBRIGIDA ED ALTRI N. 1-00513 E COLLETTI ED ALTRI N. 1-00518 CONCERNENTI INIZIATIVE DI COMPETENZA PER MITIGARE IN MODO STRUTTURALE I COSTI DELLE BOLLETTE ENERGETICHE PER CITTADINI E IMPRESE

Mozioni

La Camera,

premessi che:

nei giorni scorsi l'*escalation* dei prezzi dell'energia elettrica ha raggiunto il massimo storico di 200 €/MWh, estremamente elevato rispetto sia al prezzo medio 2020, pari a 38,1 €/MWh, sia a quello del periodo gennaio-agosto 2021, pari a 77,06 €/MWh; l'ammontare del costo della bolletta elettrica nazionale rischia di attestarsi il prossimo anno a 53 miliardi di euro, al netto delle imposte (accise + IVA), contro una media degli ultimi anni (a parte il 2020 caratterizzato dall'emergenza Covid-19) di circa 43 miliardi di euro;

i pesanti aumenti dell'energia colpiscono pesantemente le famiglie, sia direttamente con gli aumenti in bolletta e sia per gli inevitabili aumenti dei prezzi dei beni di consumo per effetto degli aumenti dei costi di produzione, e le attività economiche italiane che vedono ulteriormente indebolita la propria competitività sui mercati europei e internazionali che da anni beneficiano di prezzi dell'energia inferiori di quelli italiani;

l'aumento paventato dei costi dell'energia, di luce e gas, nel quarto trimestre del 2021, risulta molto maggiore di quello atteso nel terzo quadrimestre quando il Governo è già intervenuto con provvedi-

menti d'urgenza e impegnando 1,2 miliardi di euro per calmierare i potenziali rincari, contenendo al 15,3 per cento gli aumenti del gas e al 9,9 per cento quelli dell'elettricità; dei 1,2 miliardi impegnati a luglio circa 700 milioni erano i proventi delle aste ETS dell'anidride carbonica;

la politica energetica dell'Unione europea, la cui base giuridica è rinvenibile già nell'articolo 194 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, si è rafforzata con l'avvio del « *Green Deal* europeo » nel dicembre 2019, che ha dato impulso alla decarbonizzazione del sistema energetico dell'Unione europea, con una forte spinta su rinnovabili ed efficienza energetica di edifici, industria e mobilità;

il documento, che riformula su nuove basi l'impegno europeo ad affrontare il cambiamento climatico, andando oltre il *Clean Energy Package* avviato nel 2016, ricomprende un ambizioso piano d'azione per trasformare l'Unione in un'economia competitiva, con l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di gas serra entro la metà del secolo;

nell'ambito del *Green Deal* europeo, i *leader* dell'Unione europea hanno approvato, nel dicembre 2020, un obiettivo rivestito di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. In particolare, per conseguire tale ambizioso obiettivo, la Commissione europea ha preso in considerazione le azioni necessarie in tutti

i settori, compresi un aumento dell'efficienza energetica e dell'energia da fonti rinnovabili;

arrestare il cambiamento climatico attraverso una transizione energetica equa e sostenibile resta obiettivo prioritario delle politiche dell'Unione europea, anche dopo la crisi provocata dalla pandemia da Covid-19, ed è parte centrale dell'azione di medio periodo che l'Europa si prefigge con il *Next generation EU* (NGEU), in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile (SDGs) e con gli impegni del richiamato Accordo di Parigi del 2015;

il *Green New Deal* europeo si fonda su un'Europa a impatto climatico zero per un'economia più moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva a livello internazionale, in cui la priorità è rappresentata dalla decarbonizzazione del settore energetico attraverso un massiccio ricorso alle fonti energetiche rinnovabili, così come definite dall'articolo 2, comma 1, numero 1), della direttiva (UE) 2018/2001 (energia proveniente da fonti rinnovabili non fossili, vale a dire energia eolica, solare (solare termico e fotovoltaico) e geotermica, energia dell'ambiente, energia mareomotrice, del moto ondoso e altre forme di energia marina, energia idraulica, biomassa, gas di discarica, gas residuati dai processi di depurazione e biogas);

entro il 2030, il 70 per cento dei consumi elettrici italiani dovrà essere coperto da energie pulite (quasi il doppio rispetto alla quota attuale del 38 per cento) e dovranno essere installati 65 gigawatt di nuova potenza rinnovabile, soprattutto alla luce dei nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dal 40 per cento al 55 per cento rispetto al 1990;

la crescente penetrazione delle rinnovabili, che dovrà proseguire ulteriormente negli anni a venire, tende a produrre scompensi di mercato (con fasi di prezzi nulli o negativi in presenza di ore ad alto contributo delle rinnovabili seguite da fasi di prezzi eccessivamente alti nelle ore di basso contributo), così come squilibri fisici di rete (alterazioni della tensione, della

frequenza ed aumento dei costi per la gestione della sicurezza del sistema);

la decarbonizzazione, prevedendo l'aumento dell'efficienza energetica e l'incremento della produzione elettrica da fonti rinnovabili, deve essere necessariamente accompagnata dallo sviluppo e la diffusione di sistemi di accumulo necessari per compensare la non programmabilità degli impianti a fonti rinnovabili e, dunque, garantire la sicurezza del sistema e la continuità dell'approvvigionamento di energia elettrica;

appare conseguentemente necessario integrare nel mercato sistemi di accumulo che consentano di compensare la non programmabilità degli impianti a fonti rinnovabili – e dunque garantire l'efficiente sicurezza del sistema e la continuità dell'approvvigionamento di energia elettrica –, nonché fornire i servizi di flessibilità necessari stabilizzando i due fenomeni prima citati;

valutata la necessità di ridurre la dipendenza del nostro Paese, appare opportuna una diversificazione delle fonti, nonché il rafforzamento della resilienza e della sicurezza del sistema energetico;

lo sviluppo delle fonti rinnovabili e la promozione dell'efficienza energetica devono, tuttavia, essere accompagnati da un percorso di adeguamento del sistema elettrico esistente – intervento necessario a ridurre concretamente il ruolo strategico delle fonti fossili –, nonché da misure regolatorie che assicurino mercati concorrenziali, prezzi accessibili, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti e sicurezza dell'approvvigionamento, realizzando un modello di transizione energetica che consenta di coniugare innovazione tecnologica, rispetto dell'ambiente e benefici occupazionali ed economici per cittadini ed imprese, tenuto conto della necessità di riduzione dei costi delle bollette a carico delle famiglie;

l'integrazione della crescente quota di generazione da fonti rinnovabili e le misure di cambiamento del sistema energetico nazionale e di accompagnamento

alla transizione energetica devono tenere adeguatamente conto di un tessuto economico, produttivo ed occupazionale ancora non pienamente maturo, scongiurando il rischio di conseguenze sociali, tenuto conto delle ricadute sulle condizioni di vita e di sostenibilità economica delle famiglie;

L'aumento dei prezzi delle materie prime energetiche continua a generare conseguenze che rischiano di frenare la ripresa economica in atto: l'inflazione rischia infatti di danneggiare in particolare la competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali — che scontano prezzi dell'energia storicamente inferiori a quelli italiani — con impatti significativi anche sulla stabilità dei lavoratori e sulle nuove assunzioni, così come l'aumento dei prezzi e l'inflazione incidono significativamente sui redditi delle famiglie;

il timore maggiore è che la questione delle materie prime energetiche — in continuo aumento da inizio 2021 per la ripresa economica dopo i ribassi dovuti alla pandemia — inneschi un pericoloso circolo vizioso: il persistente incremento dei prezzi potrebbe infatti condurre ad una difficoltà di approvvigionamento, con conseguenti costi fissi imprevisti e gravi ripercussioni economiche, sociali e sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, soprattutto per i clienti finali;

se il Governo non fosse già intervenuto con provvedimenti d'urgenza tesi a sterilizzare parzialmente i potenziali rincari, l'incremento della bolletta dell'elettricità, per la famiglia tipo in tutela, nel terzo trimestre del 2021, sarebbe stato circa del 20 per cento anziché essere contenuto a + 9,9 per cento per la bolletta dell'elettricità e a + 15,3 per cento per quella del gas;

alla luce della transizione ecologica in atto, l'impiego e la diffusione di sistemi di generazione e accumulo di energia elettrica da fonti rinnovabili, nonché l'installazione di nuova potenza rinnovabile richiedono un intervento sulla riscossione degli oneri di sistema;

tale meccanismo dovrà essere più affidabile ed efficace possibile ed allineato

tra fabbisogno e gettito, al fine di riuscire a mantenere la certezza dell'erogazione degli incentivi nei settori delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica, distribuendo « equamente » gli oneri;

come noto, gli oneri di sistema sono quei corrispettivi, pagati da tutti i clienti finali del servizio, destinati alla copertura dei costi relativi ad attività di interesse generale per il sistema elettrico, tra i quali rientrano anche la promozione dell'efficienza energetica, e il finanziamento alla produzione da fonti rinnovabili, nonché i bonus sociali che, soprattutto nel corso della crisi sanitaria ed economica conseguita all'emergenza epidemiologica da Covid-19, hanno scongiurato un ulteriore impatto sulle condizioni di vulnerabilità e di disuguaglianza preesistenti delle famiglie che già si trovavano impossibilitate a far fronte al pagamento delle spese relative alle utenze di elettricità e gas;

gli oneri di sistema hanno permesso lo sviluppo e la diffusione di fonti di energia pulita, consentendo al nostro Paese di essere in linea con gli obiettivi posti dagli accordi internazionali in termini di quota minima di produzione di energia rinnovabile;

è necessario e imprescindibile, pertanto, adottare misure straordinarie e soprattutto di lunga prospettiva in grado non solo di mantenere alta l'attenzione anche sul tema della riduzione delle emissioni di CO₂, ma altresì implementare un modello efficace di esazione degli oneri generali afferenti al sistema elettrico, conciliando la certezza una maggiore sicurezza del gettito con la tutela delle famiglie, in particolare delle famiglie vulnerabili e di quelle che versano in condizioni di povertà energetica;

una soluzione plausibile e di lungo respiro potrebbe consistere nel sovvenzionare gli oneri di sistema presenti in bolletta con altre fonti di finanziamento come sta accadendo, per esempio, in Spagna, Gran Bretagna e Germania;

in Gran Bretagna, il cosiddetto « caro-bollette » ha portato il Governo ad attivare un sistema di *alert* di prezzo sul libero

mercato come salvagente per quei clienti fedeli ad un fornitore che sarebbero così esposti a rincari eccessivi: lo strumento avvisa il consumatore dell'esistenza di offerte più convenienti. Si è poi pensato di prorogare la tutela di prezzo oltre la scadenza prevista, al fine di non lasciare il consumatore in balia della tensione sui prezzi e di un mercato eccessivamente aggressivo;

sarebbe opportuno, pertanto, anche nel nostro Paese, attuare misure che agiscano sulla fiscalità inerente alle bollette, ad esempio mediante una riduzione dell'imposta sul valore aggiunto sull'energia elettrica e sul gas (attualmente la media elettrica è 10 per cento e quella del gas il 15 per cento);

si potrebbe inoltre proseguire sulla strada dell'utilizzo del maggior gettito derivante dalla vendita all'asta delle quote di anidride carbonica per calmierare i prezzi,

impegna il Governo:

- 1) a proseguire nell'utilizzo equilibrato del maggior gettito derivante dalla vendita all'asta delle quote di anidride carbonica per calmierare i prezzi delle bollette per cittadini e piccole e medie imprese, ferme restando le risorse destinate a interventi strutturali per la decarbonizzazione anche dei settori industriali manifatturieri;
- 2) ad adottare iniziative per introdurre, in questa fase emergenziale, nel prossimo provvedimento utile, un meccanismo volto ad abbattere il costo delle bollette di energia elettrica e gas, sia operando sugli oneri di sistema, sia mediante una riduzione dell'imposta sul valore aggiunto applicata oggi sul totale del costo finale del servizio, incluse le accise che già concorrono ad aumentare il prezzo finale;
- 3) ad adottare iniziative per attuare celermente il superamento del modello di riscossione degli oneri di sistema nella disponibilità ai venditori, previsto dalla legislazione vigente, al fine di garantire

un sistema di finanziamento degli stessi efficace, equo e socialmente sostenibile, nonché per intervenire in sede europea per migliorare la normativa in tema di certificati ETS al fine di sostenere la ripresa economica italiana;

- 4) ad adottare iniziative per adeguare l'importo dei *bonus* sociali, anche prevedendo sistemi di compensazione economica, al fine di evitare un eccessivo aggravio dei costi per i clienti finali;
- 5) a verificare, per quanto di competenza, con adeguato e periodico monitoraggio che l'aumento dei prezzi finali delle bollette derivi effettivamente da aumento dei costi di produzione dell'energia.

(1-00510) (*Nuova formulazione*) « Davide Crippa, Patassini, Benamati, Squeri, Moretto, Baldini, Timbro, Sut ».

La Camera,

premesso che:

nei giorni scorsi l'*escalation* dei prezzi dell'energia elettrica ha raggiunto il massimo storico di 200 €/MWh, estremamente elevato rispetto sia al prezzo medio 2020, pari a 38,1 €/MWh, sia a quello del periodo gennaio-agosto 2021, pari a 77,06 €/MWh; l'ammontare del costo della bolletta elettrica nazionale rischia di attestarsi il prossimo anno a 53 miliardi di euro, al netto delle imposte (accise + IVA), contro una media degli ultimi anni (a parte il 2020 caratterizzato dall'emergenza Covid-19) di circa 43 miliardi di euro;

i pesanti aumenti dell'energia colpiscono pesantemente le famiglie, sia direttamente con gli aumenti in bolletta e sia per gli inevitabili aumenti dei prezzi dei beni di consumo per effetto degli aumenti dei costi di produzione, e le attività economiche italiane che vedono ulteriormente indebolita la propria competitività sui mercati europei e internazionali che da anni beneficiano di prezzi dell'energia inferiori di quelli italiani;

l'aumento paventato dei costi dell'energia, di luce e gas, nel quarto trimestre del 2021, risulta molto maggiore di quello atteso nel terzo quadrimestre quando il Governo è già intervenuto con provvedimenti d'urgenza e impegnando 1,2 miliardi di euro per calmierare i potenziali rincari, contenendo al 15,3 per cento gli aumenti del gas e al 9,9 per cento quelli dell'elettricità; dei 1,2 miliardi impegnati a luglio circa 700 milioni erano i proventi delle aste ETS dell'anidride carbonica;

la politica energetica dell'Unione europea, la cui base giuridica è rinvenibile già nell'articolo 194 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, si è rafforzata con l'avvio del « *Green Deal* europeo » nel dicembre 2019, che ha dato impulso alla decarbonizzazione del sistema energetico dell'Unione europea, con una forte spinta su rinnovabili ed efficienza energetica di edifici, industria e mobilità;

il documento, che riformula su nuove basi l'impegno europeo ad affrontare il cambiamento climatico, andando oltre il *Clean Energy Package* avviato nel 2016, ricomprende un ambizioso piano d'azione per trasformare l'Unione in un'economia competitiva, con l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di gas serra entro la metà del secolo;

nell'ambito del *Green Deal* europeo, i *leader* dell'Unione europea hanno approvato, nel dicembre 2020, un obiettivo rivestito di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. In particolare, per conseguire tale ambizioso obiettivo, la Commissione europea ha preso in considerazione le azioni necessarie in tutti i settori, compresi un aumento dell'efficienza energetica e dell'energia da fonti rinnovabili;

arrestare il cambiamento climatico attraverso una transizione energetica equa e sostenibile resta obiettivo prioritario delle politiche dell'Unione europea, anche dopo la crisi provocata dalla pandemia da Covid-19, ed è parte centrale dell'azione di medio periodo che l'Europa si prefigge con il *Next*

generation EU (NGEU), in coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile (SDGs) e con gli impegni del richiamato Accordo di Parigi del 2015;

il *Green New Deal* europeo si fonda su un'Europa a impatto climatico zero per un'economia più moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva a livello internazionale, in cui la priorità è rappresentata dalla decarbonizzazione del settore energetico attraverso un massiccio ricorso alle fonti energetiche rinnovabili, così come definite dall'articolo 2, comma 1, numero 1), della direttiva (UE) 2018/2001 (energia proveniente da fonti rinnovabili non fossili, vale a dire energia eolica, solare (solare termico e fotovoltaico) e geotermica, energia dell'ambiente, energia mareomotrice, del moto ondoso e altre forme di energia marina, energia idraulica, biomassa, gas di discarica, gas residuati dai processi di depurazione e biogas);

entro il 2030, il 70 per cento dei consumi elettrici italiani dovrà essere coperto da energie pulite (quasi il doppio rispetto alla quota attuale del 38 per cento) e dovranno essere installati 65 gigawatt di nuova potenza rinnovabile, soprattutto alla luce dei nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dal 40 per cento al 55 per cento rispetto al 1990;

la crescente penetrazione delle rinnovabili, che dovrà proseguire ulteriormente negli anni a venire, tende a produrre scompensi di mercato (con fasi di prezzi nulli o negativi in presenza di ore ad alto contributo delle rinnovabili seguite da fasi di prezzi eccessivamente alti nelle ore di basso contributo), così come squilibri fisici di rete (alterazioni della tensione, della frequenza ed aumento dei costi per la gestione della sicurezza del sistema);

la decarbonizzazione, prevedendo l'aumento dell'efficienza energetica e l'incremento della produzione elettrica da fonti rinnovabili, deve essere necessariamente accompagnata dallo sviluppo e la diffusione di sistemi di accumulo necessari per compensare la non programmabilità degli impianti a fonti rinnovabili e, dunque, garan-

tire la sicurezza del sistema e la continuità dell'approvvigionamento di energia elettrica;

appare conseguentemente necessario integrare nel mercato sistemi di accumulo che consentano di compensare la non programmabilità degli impianti a fonti rinnovabili — e dunque garantire l'efficienza e la sicurezza del sistema e la continuità dell'approvvigionamento di energia elettrica —, nonché fornire i servizi di flessibilità necessari stabilizzando i due fenomeni prima citati;

valutata la necessità di ridurre la dipendenza del nostro Paese, appare opportuna una diversificazione delle fonti, nonché il rafforzamento della resilienza e della sicurezza del sistema energetico;

lo sviluppo delle fonti rinnovabili e la promozione dell'efficienza energetica devono, tuttavia, essere accompagnati da un percorso di adeguamento del sistema elettrico esistente — intervento necessario a ridurre concretamente il ruolo strategico delle fonti fossili —, nonché da misure regolatorie che assicurino mercati concorrenziali, prezzi accessibili, sostenibilità ambientale e sociale degli investimenti e sicurezza dell'approvvigionamento, realizzando un modello di transizione energetica che consenta di coniugare innovazione tecnologica, rispetto dell'ambiente e benefici occupazionali ed economici per cittadini ed imprese, tenuto conto della necessità di riduzione dei costi delle bollette a carico delle famiglie;

l'integrazione della crescente quota di generazione da fonti rinnovabili e le misure di cambiamento del sistema energetico nazionale e di accompagnamento alla transizione energetica devono tenere adeguatamente conto di un tessuto economico, produttivo ed occupazionale ancora non pienamente maturo, scongiurando il rischio di conseguenze sociali, tenuto conto delle ricadute sulle condizioni di vita e di sostenibilità economica delle famiglie;

l'aumento dei prezzi delle materie prime energetiche continua a generare conseguenze che rischiano di frenare la ripresa

economica in atto: l'inflazione rischia infatti di danneggiare in particolare la competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali — che scontano prezzi dell'energia storicamente inferiori a quelli italiani — con impatti significativi anche sulla stabilità dei lavoratori e sulle nuove assunzioni, così come l'aumento dei prezzi e l'inflazione incidono significativamente sui redditi delle famiglie;

il timore maggiore è che la questione delle materie prime energetiche — in continuo aumento da inizio 2021 per la ripresa economica dopo i ribassi dovuti alla pandemia — inneschi un pericoloso circolo vizioso: il persistente incremento dei prezzi potrebbe infatti condurre ad una difficoltà di approvvigionamento, con conseguenti costi fissi imprevisti e gravi ripercussioni economiche, sociali e sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, soprattutto per i clienti finali;

se il Governo non fosse già intervenuto con provvedimenti d'urgenza tesi a sterilizzare parzialmente i potenziali rincari, l'incremento della bolletta dell'elettricità, per la famiglia tipo in tutela, nel terzo trimestre del 2021, sarebbe stato circa del 20 per cento anziché essere contenuto a + 9,9 per cento per la bolletta dell'elettricità e a + 15,3 per cento per quella del gas;

alla luce della transizione ecologica in atto, l'impiego e la diffusione di sistemi di generazione e accumulo di energia elettrica da fonti rinnovabili, nonché l'installazione di nuova potenza rinnovabile richiedono un intervento sulla riscossione degli oneri di sistema;

tale meccanismo dovrà essere più affidabile ed efficace possibile ed allineato tra fabbisogno e gettito, al fine di riuscire a mantenere la certezza dell'erogazione degli incentivi nei settori delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica, distribuendo « equamente » gli oneri;

come noto, gli oneri di sistema sono quei corrispettivi, pagati da tutti i clienti finali del servizio, destinati alla copertura dei costi relativi ad attività di interesse generale per il sistema elettrico, tra i quali

rientrano anche la promozione dell'efficienza energetica, e il finanziamento alla produzione da fonti rinnovabili, nonché i bonus sociali che, soprattutto nel corso della crisi sanitaria ed economica conseguita all'emergenza epidemiologica da Covid-19, hanno scongiurato un ulteriore impatto sulle condizioni di vulnerabilità e di disagio preesistenti delle famiglie che già si trovavano impossibilitate a far fronte al pagamento delle spese relative alle utenze di elettricità e gas;

gli oneri di sistema hanno permesso lo sviluppo e la diffusione di fonti di energia pulita, consentendo al nostro Paese di essere in linea con gli obiettivi posti dagli accordi internazionali in termini di quota minima di produzione di energia rinnovabile;

è necessario e imprescindibile, pertanto, adottare misure straordinarie e soprattutto di lunga prospettiva in grado non solo di mantenere alta l'attenzione anche sul tema della riduzione delle emissioni di CO₂, ma altresì implementare un modello efficace di esazione degli oneri generali afferenti al sistema elettrico, conciliando la certezza una maggiore sicurezza del gettito con la tutela delle famiglie, in particolare delle famiglie vulnerabili e di quelle che versano in condizioni di povertà energetica;

una soluzione plausibile e di lungo respiro potrebbe consistere nel sovvenzionare gli oneri di sistema presenti in bolletta con altre fonti di finanziamento come sta accadendo, per esempio, in Spagna, Gran Bretagna e Germania;

in Gran Bretagna, il cosiddetto « caro-bollette » ha portato il Governo ad attivare un sistema di *alert* di prezzo sul libero mercato come salvagente per quei clienti fedeli ad un fornitore che sarebbero così esposti a rincari eccessivi: lo strumento avvisa il consumatore dell'esistenza di offerte più convenienti. Si è poi pensato di prorogare la tutela di prezzo oltre la scadenza prevista, al fine di non lasciare il consumatore in balia della tensione sui prezzi e di un mercato eccessivamente aggressivo;

sarebbe opportuno, pertanto, anche nel nostro Paese, attuare misure che agiscano sulla fiscalità inerente alle bollette, ad esempio mediante una riduzione dell'imposta sul valore aggiunto sull'energia elettrica e sul gas (attualmente la media elettrica è 10 per cento e quella del gas il 15 per cento);

si potrebbe inoltre proseguire sulla strada dell'utilizzo del maggior gettito derivante dalla vendita all'asta delle quote di anidride carbonica per calmierare i prezzi,

impegna il Governo:

- 1) a proseguire nell'utilizzo equilibrato del maggior gettito derivante dalla vendita all'asta delle quote di anidride carbonica per calmierare i prezzi delle bollette per cittadini e piccole e medie imprese, ferme restando le risorse destinate a interventi strutturali per la decarbonizzazione anche dei settori industriali manifatturieri;
- 2) ad adottare iniziative per introdurre, in questa fase emergenziale, nel prossimo provvedimento utile, un meccanismo volto ad abbattere il costo delle bollette di energia elettrica e gas, sia operando sugli oneri di sistema, sia mediante una riduzione dell'imposta sul valore aggiunto applicata oggi sul totale del costo finale del servizio, incluse le accise che già concorrono ad aumentare il prezzo finale;
- 3) ad attuare celermente, per quanto di competenza, il superamento del modello di riscossione degli oneri di sistema nella disponibilità ai venditori, previsto dalla legislazione vigente, al fine di garantire un sistema di finanziamento degli stessi efficace, equo e socialmente sostenibile, nonché per intervenire in sede europea per migliorare la normativa in tema di certificati ETS al fine di sostenere la ripresa economica italiana;
- 4) ad adottare iniziative per adeguare l'importo dei *bonus* sociali, anche prevedendo sistemi di compensazione eco-

nomica, al fine di evitare un eccessivo aggravio dei costi per i clienti finali;

- 5) a verificare, per quanto di competenza, con adeguato e periodico monitoraggio che l'aumento dei prezzi finali delle bollette derivi effettivamente da aumento dei costi di produzione dell'energia.

(1-00510) *(Nuova formulazione – Testo modificato nel corso della seduta)*
« Davide Crippa, Patassini, Benamati, Squeri, Moretto, Baldini, Timbro, Sut ».

La Camera,

premessi che:

nel corso di un convegno tenutosi a Genova il 14 settembre 2021, il Ministro della transizione ecologica Roberto Cingolani ha anticipato che, nel corso del prossimo trimestre, si prevede un rincaro delle bollette dell'elettricità del 40 per cento, affermazione che ha destato grande allarme tra i cittadini e gli imprenditori, già fortemente provati dall'emergenza sanitaria e dalla crisi ad essa connessa;

i rincari delle tariffe si verificano già da mesi e non riguardano solo l'Italia; per gli italiani il prezzo dell'energia elettrica, così come quello delle altre fonti energetiche, è cresciuto; da aprile 2020 ad agosto 2021 il prezzo dell'energia elettrica è aumentato da 16,08 a 22,89 centesimi di euro per kilowattora e nel trimestre giugno–agosto 2021, in particolare, i costi sono aumentati del 20 per cento, ma gli effetti sulle bollette sono stati di minore entità solo perché il Governo ha stanziato le risorse necessarie a contenere i rincari entro la soglia del 10 per cento;

l'aumento dei prezzi è dovuto a svariati motivi contingenti: dalla carenza di materie prime ai costi della transizione *green*, ma anche ad alcune politiche poco lungimiranti degli ultimi Governi e al complesso delle relazioni internazionali che vengono instaurate, in particolare quelle dell'Unione europea con i Paesi terzi esporta-

tori di materie prime per la produzione di energia;

appare chiaro che vanno adottate misure strutturali di contenimento dei costi finali dei prodotti energetici, anche al fine di evitare la contrazione dei consumi che colpirebbe, *in primis*, le imprese del settore, con immediati effetti negativi sotto il profilo occupazionale, e di qui un rincaro generalizzato dei prezzi di tutti i prodotti i cui cicli produttivi siano energivori;

come noto, con la sentenza n. 10 del 2015, la Corte costituzionale ha dichiarato incostituzionale, dalla data della detta sentenza in poi, la cosiddetta *Robin tax*, in seguito alla questione di illegittimità costituzionale sollevata dalla commissione tributaria provinciale dell'Emilia-Romagna; in ragione della lettera della citata sentenza, l'eventuale costituzione di un fondo per la sostenibilità del sistema elettrico, finanziariamente alimentato da un onere economico aggiuntivo a carico delle imprese del settore energetico, non appare essere la soluzione percorribile per mitigare l'impatto negativo sul consumatore finale degli effetti derivanti dall'aumento della materia prima;

con le riaperture post *lockdown*, molte aziende hanno ripreso le attività produttive determinando un aumento del fabbisogno di energia e ingenerando una maggiore domanda che ha fatto lievitare i prezzi delle materie prime: petrolio e gas naturale soprattutto, caratterizzati dalla difficile reperibilità in natura e dagli elevati costi di trasporto;

dall'inizio della pandemia a oggi il prezzo del petrolio è aumentato del 200 per cento, mentre quello del gas naturale, nell'arco di un solo trimestre (da aprile a giugno 2021), è aumentato del 30 per cento;

la nostra produzione energetica è retta al 40 per cento dal gas naturale; le principali provenienze di questa materia sono la Russia e alcuni giacimenti presenti nei Paesi Bassi e nel Mare del Nord; da diverso tempo, però, la Russia ha dirottato buona parte delle sue estrazioni ai Paesi del mercato asiatico e i giacimenti del Mare

del Nord e dei Paesi Bassi sembrerebbero avere dei problemi, forse di esaurimento;

è necessario ricordare, inoltre, che bisogna far fronte anche ai costi della transizione verde: le aziende hanno visto aumentare i costi dei permessi per la produzione di anidride carbonica, aumenti previsti dal Sistema per lo scambio delle quote di emissione (Ets-UE), il meccanismo di permessi e quote elaborato dall'Unione europea che ha fatto in modo che le autorità europee ne rilascino sempre di meno e a costi più elevati, al fine di spingere le aziende a decarbonizzare;

l'impostazione europea di perseguire a tutti i costi la cosiddetta politica *green*, che sta avendo un effetto determinante sull'aumento delle bollette energetiche, rischia di risolversi in un aggravio inutile se poi le politiche d'importazione senza dazio agevolano Stati come la Cina, responsabile da sola di oltre il 22 per cento delle emissioni globali di anidride carbonica, a fronte del 6,4 per cento imputabile agli Stati membri dell'Unione europea;

il 1° ottobre 2021 l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente renderà noto l'aggiornamento delle tariffe secondo i costi di produzione e — come già annunciato dal Ministro Cingolani — è atteso un nuovo incremento dei costi, data la tendenza regolare da mesi;

tali rincari secondo l'Unione nazionale consumatori, nell'ipotesi di prezzi costanti su base annua, comporteranno 56 euro in più per la luce e 158 euro in più per il gas e, quindi, una spesa complessiva di 214 euro in più all'anno a famiglia;

appare non più procrastinabile una valutazione sulla possibilità di riformare in maniera strutturale la fiscalità relativa alle bollette dell'energia. Attualmente, infatti, l'imposta sul valore aggiunto su elettricità e gas applicata è in media, rispettivamente, del 15 e del 10 per cento,

impegna il Governo:

1) ad assumere le dovute iniziative di competenza volte a riformare la fiscalità

affidente alle bollette energetiche, prevedendo una riduzione strutturale — e non *una tantum*, come avvenuto in precedenza — dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise, eliminando anche l'applicazione dell'Iva sulle accise;

- 2) ad adottare iniziative per utilizzare il maggiore gettito derivante dalla vendita all'asta delle quote di anidride carbonica per ridurre l'aumento dei sopra menzionati costi nelle bollette;
- 3) a ricercare soluzioni alternative a quelle finora poste in essere per scongiurare l'aumento dei prezzi delle bollette, posto che occorrono non misure palliative ma strutturali, così da evitare nuovi aggravii economici per i nuclei familiari e le imprese italiane;
- 4) ad adottare iniziative progressive di contenimento del costo finale dei prodotti energetici — riducendo il peso fiscale delle accise e dell'Iva all'aliquota più bassa oggi consentita dalla normativa europea — senza introdurre nuove imposte o tasse per cittadini e imprese a copertura del minor gettito derivante, ma finanziando la diminuzione dell'introito fiscale complessivo dei prodotti energetici, rivedendo — se del caso — il sistema dei contributi a fondo perduto destinati ai soggetti pubblici e privati che non abbiano raggiunto i risultati attesi e a cui detti contributi sono stati erogati;
- 5) a perseguire idonee politiche, anche e soprattutto a livello europeo, volte ad evitare che la transizione *green* rechi effetti eccessivamente distorsivi del mercato energetico e, di conseguenza, vada a penalizzare aziende e famiglie;
- 6) a prevedere, con un'urgente iniziativa normativa, la differenziazione dell'Iva sui costi dell'energia in favore di alcuni territori, determinati in base alla loro localizzazione geografica, alle caratteristiche orografiche e agli indici di sviluppo.

(1-00513) (*Nuova formulazione*) « Lollobrigida, Meloni, Albano, Bellucci,

Bignami, Bucalo, Butti, Caiata, Caretta, Ciaburro, Cirielli, De Toma, Deidda, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferro, Foti, Frassinetti, Galantino, Gemmato, Lucaselli, Mantovani, Maschio, Molicone, Montaruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Giovanni Russo, Rachele Silvestri, Silvestroni, Trancasini, Varchi, Vinci, Zucconi ».

La Camera,

premessi che:

nel corso di un convegno tenutosi a Genova il 14 settembre 2021, il Ministro della transizione ecologica Roberto Cingolani ha anticipato che, nel corso del prossimo trimestre, si prevede un rincaro delle bollette dell'elettricità del 40 per cento, affermazione che ha destato grande allarme tra i cittadini e gli imprenditori, già fortemente provati dall'emergenza sanitaria e dalla crisi ad essa connessa;

i rincari delle tariffe si verificano già da mesi e non riguardano solo l'Italia; per gli italiani il prezzo dell'energia elettrica, così come quello delle altre fonti energetiche, è cresciuto; da aprile 2020 ad agosto 2021 il prezzo dell'energia elettrica è aumentato da 16,08 a 22,89 centesimi di euro per kilowattora e nel trimestre giugno–agosto 2021, in particolare, i costi sono aumentati del 20 per cento, ma gli effetti sulle bollette sono stati di minore entità solo perché il Governo ha stanziato le risorse necessarie a contenere i rincari entro la soglia del 10 per cento;

l'aumento dei prezzi è dovuto a svariati motivi contingenti: dalla carenza di materie prime ai costi della transizione *green*, ma anche ad alcune politiche poco lungimiranti degli ultimi Governi e al complesso delle relazioni internazionali che vengono instaurate, in particolare quelle dell'Unione europea con i Paesi terzi esportatori di materie prime per la produzione di energia;

appare chiaro che vanno adottate misure strutturali di contenimento dei costi

finali dei prodotti energetici, anche al fine di evitare la contrazione dei consumi che colpirebbe, *in primis*, le imprese del settore, con immediati effetti negativi sotto il profilo occupazionale, e di qui un rincaro generalizzato dei prezzi di tutti i prodotti i cui cicli produttivi siano energivori;

come noto, con la sentenza n. 10 del 2015, la Corte costituzionale ha dichiarato incostituzionale, dalla data della detta sentenza in poi, la cosiddetta *Robin tax*, in seguito alla questione di illegittimità costituzionale sollevata dalla commissione tributaria provinciale dell'Emilia-Romagna; in ragione della lettera della citata sentenza, l'eventuale costituzione di un fondo per la sostenibilità del sistema elettrico, finanziariamente alimentato da un onere economico aggiuntivo a carico delle imprese del settore energetico, non appare essere la soluzione percorribile per mitigare l'impatto negativo sul consumatore finale degli effetti derivanti dall'aumento della materia prima;

con le riaperture post *lockdown*, molte aziende hanno ripreso le attività produttive determinando un aumento del fabbisogno di energia e ingenerando una maggiore domanda che ha fatto lievitare i prezzi delle materie prime: petrolio e gas naturale soprattutto, caratterizzati dalla difficile reperibilità in natura e dagli elevati costi di trasporto;

dall'inizio della pandemia a oggi il prezzo del petrolio è aumentato del 200 per cento, mentre quello del gas naturale, nell'arco di un solo trimestre (da aprile a giugno 2021), è aumentato del 30 per cento;

la nostra produzione energetica è retta al 40 per cento dal gas naturale; le principali provenienze di questa materia sono la Russia e alcuni giacimenti presenti nei Paesi Bassi e nel Mare del Nord; da diverso tempo, però, la Russia ha dirottato buona parte delle sue estrazioni ai Paesi del mercato asiatico e i giacimenti del Mare del Nord e dei Paesi Bassi sembrerebbero avere dei problemi, forse di esaurimento;

è necessario ricordare, inoltre, che bisogna far fronte anche ai costi della tran-

sizione verde: le aziende hanno visto aumentare i costi dei permessi per la produzione di anidride carbonica, aumenti previsti dal Sistema per lo scambio delle quote di emissione (Ets-UE), il meccanismo di permessi e quote elaborato dall'Unione europea che ha fatto in modo che le autorità europee ne rilascino sempre di meno e a costi più elevati, al fine di spingere le aziende a decarbonizzare;

l'impostazione europea di perseguire a tutti i costi la cosiddetta politica *green*, che sta avendo un effetto determinante sull'aumento delle bollette energetiche, rischia di risolversi in un aggravio inutile se poi le politiche d'importazione senza dazio agevolano Stati come la Cina, responsabile da sola di oltre il 22 per cento delle emissioni globali di anidride carbonica, a fronte del 6,4 per cento imputabile agli Stati membri dell'Unione europea;

il 1° ottobre 2021 l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente renderà noto l'aggiornamento delle tariffe secondo i costi di produzione e – come già annunciato dal Ministro Cingolani – è atteso un nuovo incremento dei costi, data la tendenza regolare da mesi;

tali rincari secondo l'Unione nazionale consumatori, nell'ipotesi di prezzi costanti su base annua, comporteranno 56 euro in più per la luce e 158 euro in più per il gas e, quindi, una spesa complessiva di 214 euro in più all'anno a famiglia;

appare non più procrastinabile una valutazione sulla possibilità di riformare in maniera strutturale la fiscalità relativa alle bollette dell'energia. Attualmente, infatti, l'imposta sul valore aggiunto su elettricità e gas applicata è in media, rispettivamente, del 15 e del 10 per cento,

impegna il Governo:

1) ad adottare iniziative per introdurre, in questa fase emergenziale, nel prossimo provvedimento utile, un meccanismo volto ad abbattere il costo delle bollette di energia elettrica e gas, sia operando sugli oneri di sistema, sia mediante una

riduzione dell'imposta sul valore aggiunto applicata oggi sul totale del costo finale del servizio, incluse le accise che già concorrono ad aumentare il prezzo finale;

- 2) a proseguire nell'utilizzo equilibrato del maggior gettito derivante dalla vendita all'asta delle quote di anidride carbonica per calmierare i prezzi delle bollette per cittadini e piccole e medie imprese, ferme restando le risorse destinate a interventi strutturali per la decarbonizzazione anche dei settori industriali manifatturieri;
- 3) a ricercare ulteriori soluzioni per scongiurare l'aumento dei prezzi delle bollette, così da evitare nuovi aggravii economici per i nuclei familiari e le imprese italiane;
- 4) ad adottare iniziative progressive di contenimento del costo finale dei prodotti energetici riducendo il peso fiscale delle accise e dell'Iva all'aliquota più bassa oggi consentita dalla normativa europea;
- 5) a perseguire idonee politiche, anche e soprattutto a livello europeo, volte ad evitare che la transizione *green* rechi effetti eccessivamente distorsivi del mercato energetico e, di conseguenza, vada a penalizzare aziende e famiglie;
- 6) a valutare l'opportunità di prevedere, con un'urgente iniziativa normativa, la differenziazione dell'Iva sui costi dell'energia in favore di alcuni territori, determinati in base alla loro localizzazione geografica, alle caratteristiche orografiche e agli indici di sviluppo.

(1-00513) (Nuova formulazione – Testo modificato nel corso della seduta)
« Lollobrigida, Meloni, Albano, Bellucci, Bignami, Bucalo, Butti, Caiata, Caretta, Ciaburro, Cirielli, De Toma, Deidda, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferro, Foti, Frassinetti, Galantino, Gemmato, Lucaselli, Mantovani, Maschio, Mollicone, Monta-

ruli, Osnato, Prisco, Rampelli, Rizzetto, Rotelli, Giovanni Russo, Rachele Silvestri, Silvestroni, Trancassini, Varchi, Vinci, Zucconi ».

La Camera,

premessi che:

la comprensione delle voci riportate in bolletta, sia che si tratti di quella elettrica o di quella per il gas, continua a essere giudicata ostica nonostante i miglioramenti apportati dall'Autorità per l'energia, le reti e l'ambiente, Arera con l'introduzione della « bolletta 2.0 », dopo la riforma del 2015, attinente le componenti presenti in bolletta per un cliente tipo del mercato della maggior tutela (famiglie e microimprese);

nella prima pagina della bolletta è riportato il costo medio unitario del kilowattora/standard e/o metro cubo, come rapporto tra la spesa totale e i consumi fatturati. All'interno di questo insieme vi sono più tasselli, come quello della spesa per la materia energia, che raggruppa i costi di approvvigionamento dell'energia elettrica o del gas, e quelli per la vendita al dettaglio. Questi due elementi pesano, rispetto al totale dell'esborso, rispettivamente per quasi 52 per cento e il 75 per cento nella fattura elettrica e per il 38 per cento circa e il 6,2 per cento in quella del gas;

dal 1° ottobre 2021 i prezzi dell'energia cresceranno fra il 30 per cento e il 40 per cento a causa dell'aumento dei costi delle materie prime, delle quote delle emissioni di CO₂, *Emission Trading Scheme* – ETS, che, hanno raggiunto il costo di 50 euro per tonnellata prodotta, le quali incidono nella misura di un quinto del rincaro delle bollette. Infatti, l'aumento degli incendi estivi ha distrutto molte di quelle zone di giovane rimboschimento le quali avevano la funzione di neutralizzare le emissioni di CO₂. Si aggiunge a ciò, anche le ridotte forniture di gas, in particolar modo quelle provenienti dalla Russia;

è evidente che si deve intervenire in maniera repentina e strutturale a ridurre

quelle voci che influiscono sul costo finale, a cui si aggiunge quale conseguenza indiretta, ma diretta come impatto sui consumatori finali con effetti depressivi, l'aumento dei generi alimentari, come pane e pasta, producendo così un'impennata dei prezzi che non si esclude anche su quei servizi come l'aumento delle tariffe nei trasporti pubblici locali, di media e di lunga percorrenza che vedranno i consumatori quale punto terminale dei rincari;

secondo un calcolo realizzato da « Assoutenti » e dal « Movimento Consumatori », l'incremento potrebbe arrivare a 1.300 euro l'anno a famiglia. Di questi 500 euro in più solo per le bollette, mentre il resto degli effetti indiretti degli aumenti saranno di 140 euro per pane, pasta e gli altri generi alimentari, a cui vanno aggiunti gli oltre 320 euro annui di maggiore spesa sui rifornimenti di carburante a carico di ogni famiglia a causa del caro benzina che produrrà ulteriori effetti negativi sui consumi e, quindi, sul sistema economico;

il rincaro del 30 per cento da stime di alcuni analisti o, addirittura del 40 per cento come ha stimato il Ministro Cingolani, non trae origine dal costo finale al consumatore, bensì soltanto dalla componente energia che è di circa il 60 per cento del costo finale. L'impatto dell'aumento sarà di 9 miliardi di euro, 40 per cento per l'energia elettrica e 31 per cento per il gas;

la spesa per la fornitura di energia elettrica per una famiglia servita in maggior tutela, con 3 kW di potenza impegnata e 2.700 kWh di consumo annuo, è composta per il 59,2 per cento dalla materia energia, per il 10,7 per cento dagli oneri di sistema, per il 12,6 per cento dalle imposte e per il 17,5 per cento per il trasporto e gestione del contatore;

il trasporto e la gestione del contatore, sia della luce che del gas, coprono tutti i servizi di distribuzione, di misurazione, di trasporto e di perequazione della distribuzione e della trasmissione sulle reti dell'energia che si utilizzano, oltre al rilevamento del consumo e l'elaborazione dei dati finali;

gli oneri di sistema è l'altra voce che impatta notevolmente sul costo della bolletta con cui si va a finanziare l'attività di interesse generale per il sistema elettrico nazionale. Tali oneri nel corso degli anni hanno visto una crescita consistente al punto che è più consono eliminare il prelievo in bolletta trasferendolo sulla fiscalità generale;

tali oneri riguardano la voce Asos (oneri generali) la quale finanzia sia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, la cogenerazione CIP/6/92 (65,83 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema) e sia le agevolazioni alle imprese a forte consumo energetico, cosiddette energivore (14,82 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema). Si aggiunge a ciò la voce (oneri rimanenti), che è rappresentata dai costi per la messa in sicurezza del nucleare e per le compensazioni territoriali (6,94 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), bonus elettrico (5,84 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), regimi tariffari speciali per il servizio ferroviario universale e merci (2,53 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), sostegno alla ricerca di sistema (1,26 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), compensazioni alle imprese elettriche minori (1,96 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), sviluppo tecnologico e industriale (0,82 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema);

in Italia, in base all'applicazione del CIP/6/92, le aziende esercenti gli inceneritori di rifiuti, rivendono l'energia elettrica prodotta a prezzo maggiorato, considerando tale processo di produzione come derivato da fonti rinnovabili, in sostanza il legislatore italiano considera l'incenerimento dei rifiuti come una fonte rinnovabile, al pari dell'energia eolica, geotermica, solare, ecc., creando così una vera stortura di sistema;

il Governo si appresta a emanare un decreto-legge con cui far fronte a tali aumenti dove una parte (circa 750 milioni di euro) dovrebbe arrivare dalle aste della CO₂ che già a luglio (1,2 miliardi di euro di

cui 700 milioni dalle aste di CO₂ e 500 milioni da risorse residue sul bilancio dello Stato) hanno contribuito a sterilizzare parzialmente gli aumenti, mentre la parte consistente sarà recuperata dal Ministero dell'economia e delle finanze a valere sulle risorse avanzate dai tiraggi ridotti delle misure anti-crisi per fronteggiare la pandemia. A determinare il valore finale del decreto sarà quanto il Ministero dell'economia e delle finanze riuscirà a recuperare, si parla, al momento di 3-3,5 miliardi di euro;

è evidente che si tratterà di una misura « tampone », nel momento in cui produrrà un taglio « una tantum » degli oneri di sistema. Gli oneri, nell'ultimo aggiornamento trimestrale, pesano per il 10,7 per cento sul totale della spesa per la fornitura dell'energia elettrica (e il 4,7 per cento sul gas). Le imposte, invece, intese come Iva e accise sono pari al 12,6 per cento nella bolletta della luce (2,9 centesimi di euro rispetto ai 22,9 centesimi che si pagano per ogni kilowattora consumato), mentre incidono molto di più nell'esborso per il gas dove vanno conteggiate anche le addizionali regionali; il 35,6 per cento di tutta la bolletta (30,2 centesimi a fronte degli 84,7 centesimi per metro cubo di gas utilizzato);

l'attuazione di una rivisitazione strutturale del « sistema bolletta » richiesta da più parti, Arera e Antitrust *in primis*, non può essere un decreto-legge « tampone », bensì si dovrà procedere, non di certo con i collegati alla legge di stabilità, i quali produrrebbero il dilungamento dei tempi, con l'inserimento nella manovra finanziaria di una revisione strutturale e profonda che avrà l'effetto immediato di agire, sin dal 1° gennaio 2022, grazie all'entrata in vigore della legge di bilancio;

una proposta avanzata dalla Arera è quella di finanziare una parte degli oneri con la fiscalità generale, cominciando per esempio dalle voci che non sono propriamente legate ad obiettivi di sviluppo ambientalmente sostenibile, come la messa in sicurezza del nucleare e regimi tariffari speciali per le ferrovie il cui costo è di 3

miliardi di euro. A ciò si aggiunge la possibilità di un taglio/sterilizzazione dell'Iva, la necessità dell'estensione del *bonus* sociale, ne usufruiscono 3 milioni di persone, ai nuovi poveri determinati dalla pandemia garantendogli quello sconto in bolletta;

il Governo con il decreto-legge « tam-pone » mitigherà soltanto del 30 per cento gli aumenti in bolletta, senza con ciò produrre quegli effetti strutturali di medio e lungo periodo che scongiurino dinamiche depressive sui consumi finali;

con la legge 28 dicembre 2015, n. 208, (legge di stabilità 2016), è stato introdotto il prelievo mensile del canone RAI con importi annui di 90 euro ripartiti in 10 rate mensili da gennaio ad ottobre,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative a intervenire, in modo deciso e repentino al fine di abbattere i prossimi rincari delle bollette di energia elettrica e gas, agendo sugli oneri di sistema e riducendo in modo consistente e strutturale la componente fiscale in bolletta (Iva);
- 2) ad adottare iniziative per accelerare il processo di transizione energetica come previsto dal « *Next Generation EU* », favorendo uno sviluppo più strutturale delle fonti rinnovabili;
- 3) ad adottare iniziative per eliminare l'imposta sul canone Rai dalla fattura elettrica anche a fronte del fatto che l'Unione europea l'ha considerata un onere improprio;
- 4) ad adottare le iniziative di competenza per semplificare le voci presenti in bolletta per una maggiore trasparenza, consentendo ai consumatori la piena comprensione di ciò che pagano;
- 5) ad adottare le iniziative di competenza per incorporare la quota del CIP/6/92 dalla bolletta elettrica, avviando con ciò una profonda revisione del sistema degli incentivi ai termovalorizzatori e, di conseguenza, l'equiparazione di fatto della produzione di energia elettrica

degli inceneritori di rifiuti a quella da fonti rinnovabili, la quale genera un'evidente stortura del sistema elettrico nazionale;

- 6) ad adottare le iniziative per inserire nel disegno di legge di bilancio, e non in un collegato ad esso la revisione strutturale del « sistema bollette », affinché possa produrre gli effetti antidepressivi sin dal mese di gennaio 2022;
 - 7) ad adottare iniziative per allargare la platea delle famiglie e dei soggetti che beneficiano del *bonus* sociale;
 - 8) ad adottare iniziative per finanziare gli oneri di sistema con la fiscalità generale;
 - 9) ad adottare iniziative per eliminare quelle voci che non sono propriamente legate ad obiettivi di sviluppo ambientalmente sostenibile, come la messa in sicurezza del nucleare e i regimi tariffari speciali per le ferrovie.
- (1-00518) « Colletti, Cabras, Corda, Massimo Enrico Baroni, Giuliodori, Maniero, Vallascas, Leda Volpi, Trano, Costanzo, Sapia, Forciniti ».

La Camera,

premesso che:

la comprensione delle voci riportate in bolletta, sia che si tratti di quella elettrica o di quella per il gas, continua a essere giudicata ostica nonostante i miglioramenti apportati dall'Autorità per l'energia, le reti e l'ambiente, Arera con l'introduzione della « bolletta 2.0 », dopo la riforma del 2015, attinente le componenti presenti in bolletta per un cliente tipo del mercato della maggior tutela (famiglie e microimprese);

nella prima pagina della bolletta è riportato il costo medio unitario del kilowattora/standard e/o metro cubo, come rapporto tra la spesa totale e i consumi fatturati. All'interno di questo insieme vi sono più tasselli, come quello della spesa per la materia energia, che raggruppa i

costi di approvvigionamento dell'energia elettrica o del gas, e quelli per la vendita al dettaglio. Questi due elementi pesano, rispetto al totale dell'esborso, rispettivamente per quasi 52 per cento e il 75 per cento nella fattura elettrica e per il 38 per cento circa e il 6,2 per cento in quella del gas;

dal 1° ottobre 2021 i prezzi dell'energia cresceranno fra il 30 per cento e il 40 per cento a causa dell'aumento dei costi delle materie prime, delle quote delle emissioni di CO₂, *Emission Trading Scheme* – ETS, che, hanno raggiunto il costo di 50 euro per tonnellata prodotta, le quali incidono nella misura di un quinto del rincaro delle bollette. Infatti, l'aumento degli incendi estivi ha distrutto molte di quelle zone di giovane rimboschimento le quali avevano la funzione di neutralizzare le emissioni di CO₂. Si aggiunge a ciò, anche le ridotte forniture di gas, in particolar modo quelle provenienti dalla Russia;

è evidente che si deve intervenire in maniera repentina e strutturale a ridurre quelle voci che influiscono sul costo finale, a cui si aggiunge quale conseguenza indiretta, ma diretta come impatto sui consumatori finali con effetti depressivi, l'aumento dei generi alimentari, come pane e pasta, producendo così un'impennata dei prezzi che non si esclude anche su quei servizi come l'aumento delle tariffe nei trasporti pubblici locali, di media e di lunga percorrenza che vedranno i consumatori quale punto terminale dei rincari;

secondo un calcolo realizzato da « Assoutenti » e dal « Movimento Consumatori », l'incremento potrebbe arrivare a 1.300 euro l'anno a famiglia. Di questi 500 euro in più solo per le bollette, mentre il resto degli effetti indiretti degli aumenti saranno di 140 euro per pane, pasta e gli altri generi alimentari, a cui vanno aggiunti gli oltre 320 euro annui di maggiore spesa sui rifornimenti di carburante a carico di ogni famiglia a causa del caro benzina che produrrà ulteriori effetti negativi sui consumi e, quindi, sul sistema economico;

il rincaro del 30 per cento da stime di alcuni analisti o, addirittura del 40 per

cento come ha stimato il Ministro Cingolani, non trae origine dal costo finale al consumatore, bensì soltanto dalla componente energia che è di circa il 60 per cento del costo finale. L'impatto dell'aumento sarà di 9 miliardi di euro, 40 cento per l'energia elettrica e 31 per cento per il gas;

la spesa per la fornitura di energia elettrica per una famiglia servita in maggior tutela, con 3 kW di potenza impegnata e 2.700 kWh di consumo annuo, è composta per il 59,2 per cento dalla materia energia, per il 10,7 per cento dagli oneri di sistema, per il 12,6 per cento dalle imposte e per il 17,5 per cento per il trasporto e gestione del contatore;

il trasporto e la gestione del contatore, sia della luce che del gas, coprono tutti i servizi di distribuzione, di misurazione, di trasporto e di perequazione della distribuzione e della trasmissione sulle reti dell'energia che si utilizzano, oltre al rilevamento del consumo e l'elaborazione dei dati finali;

gli oneri di sistema è l'altra voce che impatta notevolmente sul costo della bolletta con cui si va a finanziare l'attività di interesse generale per il sistema elettrico nazionale. Tali oneri nel corso degli anni hanno visto una crescita consistente al punto che è più consono eliminare il prelievo in bolletta trasferendolo sulla fiscalità generale;

tali oneri riguardano la voce Asos (oneri generali) la quale finanzia sia la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, la cogenerazione CIP/6/92 (65,83 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema) e sia le agevolazioni alle imprese a forte consumo energetico, cosiddette energivore (14,82 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema). Si aggiunge a ciò la voce (oneri rimanenti), che è rappresentata dai costi per la messa in sicurezza del nucleare e per le compensazioni territoriali (6,94 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), bonus elettrico (5,84 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), regimi tariffari speciali per il servizio ferroviario

universale e merci (2,53 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), sostegno alla ricerca di sistema (1,26 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), compensazioni alle imprese elettriche minori (1,96 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema), sviluppo tecnologico e industriale (0,82 per cento del totale della spesa per gli oneri di sistema);

il Governo si appresta a emanare un decreto-legge con cui far fronte a tali aumenti dove una parte (circa 750 milioni di euro) dovrebbe arrivare dalle aste della CO₂ che già a luglio (1,2 miliardi di euro di cui 700 milioni dalle aste di CO₂ e 500 milioni da risorse residue sul bilancio dello Stato) hanno contribuito a sterilizzare parzialmente gli aumenti, mentre la parte consistente sarà recuperata dal Ministero dell'economia e delle finanze a valere sulle risorse avanzate dai tiraggi ridotti delle misure anti-crisi per fronteggiare la pandemia. A determinare il valore finale del decreto sarà quanto il Ministero dell'economia e delle finanze riuscirà a recuperare, si parla, al momento di 3-3,5 miliardi di euro;

è evidente che si tratterà di una misura « tampone », nel momento in cui produrrà un taglio « una tantum » degli oneri di sistema. Gli oneri, nell'ultimo aggiornamento trimestrale, pesano per il 10,7 per cento sul totale della spesa per la fornitura dell'energia elettrica (e il 4,7 per cento sul gas). Le imposte, invece, intese come Iva e accise sono pari al 12,6 per cento nella bolletta della luce (2,9 centesimi di euro rispetto ai 22,9 centesimi che si pagano per ogni kilowattora consumato), mentre incidono molto di più nell'esborso per il gas dove vanno conteggiate anche le addizionali regionali; il 35,6 per cento di tutta la bolletta (30,2 centesimi a fronte degli 84,7 centesimi per metro cubo di gas utilizzato);

l'attuazione di una rivisitazione strutturale del « sistema bolletta » richiesta da più parti, Arera e Antitrust *in primis*, non

può essere un decreto-legge « tampone », bensì si dovrà procedere, non di certo con i collegati alla legge di stabilità, i quali produrrebbero il dilungamento dei tempi, con l'inserimento nella manovra finanziaria di una revisione strutturale e profonda che avrà l'effetto immediato di agire, sin dal 1° gennaio 2022, grazie all'entrata in vigore della legge di bilancio;

una proposta avanzata dalla Arera è quella di finanziare una parte degli oneri con la fiscalità generale, cominciando per esempio dalle voci che non sono propriamente legate ad obiettivi di sviluppo ambientalmente sostenibile, come la messa in sicurezza del nucleare e regimi tariffari speciali per le ferrovie il cui costo è di 3 miliardi di euro. A ciò si aggiunge la possibilità di un taglio/sterilizzazione dell'Iva, la necessità dell'estensione del *bonus* sociale, ne usufruiscono 3 milioni di persone, ai nuovi poveri determinati dalla pandemia garantendogli quello sconto in bolletta;

il Governo con il decreto-legge « tampone » mitigherà soltanto del 30 per cento gli aumenti in bolletta, senza con ciò produrre quegli effetti strutturali di medio e lungo periodo che scongiurino dinamiche depressive sui consumi finali;

con la legge 28 dicembre 2015, n. 208, (legge di stabilità 2016), è stato introdotto il prelievo mensile del canone RAI con importi annui di 90 euro ripartiti in 10 rate mensili da gennaio ad ottobre,

impegna il Governo

- 1) ad adottare iniziative per accelerare il processo di transizione energetica come previsto dal « *Next Generation EU* », favorendo uno sviluppo più strutturale delle fonti rinnovabili.

(1-00518) (*Testo modificato nel corso della seduta*) « Colletti, Cabras, Corda, Massimo Enrico Baroni, Giuliodori, Maniero, Vallascas, Leda Volpi, Trano, Costanzo, Sapia, Forciniti ».

MOZIONI RAMPELLI ED ALTRI N. 1-00491 (NUOVA FORMULAZIONE), RAMPELLI ED ALTRI N. 1-00491, SERRACCHIANI, DAVIDE CRIPPA, MOLINARI, FORNARO, VALENTINI E BOSCHI N. 1-00519, PENTANGELO ED ALTRI N. 1-00512, MOLINARI ED ALTRI N. 1-00514, GARIGLIO, LUCIANO CANTONE, FASSINA ED ALTRI N. 1-00515, NOBILI E FREGOLENT N. 1-00516 E MUGNAI ED ALTRI N. 1-00517 CONCERNENTI INIZIATIVE VOLTE AL RILANCIO DI ALITALIA E AL MANTENIMENTO DELLA CONTINUITÀ OPERATIVA E DEGLI ATTUALI LIVELLI OCCUPAZIONALI DELLA COMPAGNIA DI BANDIERA

Mozioni

La Camera,

premessi che:

la storia di Alitalia si intreccia, a doppio filo, con la storia d'Italia, fino a diventare simbolo e paradigma: una storia che ha conosciuto stagioni d'oro, spazzate via dagli ultimi trent'anni di graduale declino, ascrivibile a errori di strategie industriali, a scenari avversi, ma anche alla responsabilità della politica che ha spesso visto nella compagnia di bandiera un terreno da lottizzare;

Alitalia nasce il 16 settembre 1946, appena dopo la fine della Seconda guerra mondiale, con il nome di Alitalia – Aero-linee Internazionali Italiane. Il primo volo della compagnia avviene il 5 maggio 1947, con voli da Roma per Torino e Catania e appena due mesi dopo decolla con il primo volo internazionale, nella tratta Roma-Oslo;

il 31 ottobre 1957 la compagnia si fonde con Linee aeree italiane (Lai); nel 1960, Alitalia diventa *sponsor*, ufficiale delle Olimpiadi di Roma, acquisendo notorietà in tutto il mondo. Nello stesso anno vengono introdotti i primi aerei a reazione,

mentre l'anno successivo segna l'apertura dell'Aeroporto di Roma-Fiumicino, nel quale la compagnia posizionerà il suo snodo principale. Dieci anni dopo diventa la prima compagnia europea ad avere in flotta solo aerei a reazione e, con la consegna del primo Boeing 747-100, adotta un nuovo logo, la classica « A » tricolore che viene riportata su tutte le code degli aerei, simbolo della nuova livrea;

nel 1959 Alitalia raggiunge il traguardo dei 3 milioni di passeggeri trasportati e negli anni '60 vive un periodo di crescita vertiginosa, superando nel 1982 i 10 milioni di passeggeri trasportati. La compagnia aerea diventa la terza d'Europa, dietro solo a Lufthansa e British Airways per numero di voli;

prima di iniziare il suo declino Alitalia rappresenta un orgoglio italiano, compagnia efficiente e invidiata, con i migliori servizi a bordo;

diversi sono i fattori che incidono sull'inizio della crisi: la concorrenza sleale consentita alle compagnie *low cost*, la concorrenza non gestita dell'alta velocità e l'attentato terroristico alle Torri Gemelle, con le conseguenti nuove rigide norme, gli errori interni all'azienda, in particolare la riduzione delle tratte intercontinentali e gli

scarsi investimenti sull'innovazione o, peggio, i mancati investimenti, gli acquisti con *leasing* capestro, i costi stellari del carburante, la privatizzazione dell'aeroporto di Fiumicino, l'esternalizzazione di alcuni servizi, tra cui la prestigiosa Alitalia Maintenance System;

nel 1993 ha inizio un dialogo per la fusione con Air France ma il risultato non è quello sperato e, a causa del piano di taglio del personale di quattromila unità, l'accordo fallisce; dopo essere stata per cinquant'anni un'azienda pubblica, nel 1996 Alitalia viene parzialmente privatizzata: il Governo Prodi quota in borsa il 37 per cento della compagnia, neanche la privatizzazione porta i benefici sperati e, perciò, si cerca una nuova fusione con la compagnia aerea olandese KLM; la compagnia italiana torna in utile, grazie anche all'accordo con i dipendenti che rinunciano a aumenti salariali in cambio di azioni dell'azienda, ciononostante il 28 aprile 2000 KLM interrompe le trattative per la fusione lamentando le indecisioni del Governo sullo schema di ripartizione dei voli sui due aeroporti di Milano: Malpensa e Linate; l'operazione KLM poco tempo dopo viene conclusa da Air France;

Alitalia si mette di nuovo alla ricerca di un *partner*: nel 2002 si allea con Air France ed entra a far parte della associazione internazionale SkyTeam; nel 2006 si punta a una seconda privatizzazione, con l'obiettivo di cedere il 39 per cento della società, con conseguente offerta pubblica di acquisto sul restante delle azioni, ma anch'essa fallisce a causa di una procedura di gara molto complessa che finisce per scoraggiare i pretendenti; solo Air France sembra disposta a rilevare la Compagnia di bandiera italiana: l'accordo prevede l'aumento di capitale per un miliardo di euro, l'iniziale ridimensionamento della flotta aerea e il taglio 2.100 posti di lavoro, ma anche questa trattativa non si chiude per ostilità politiche e sindacali;

nel 2009, dopo la defilazione di Air France, entra in gioco la Compagnia aerea italiana (CAI), una *holding* di imprenditori con il piano di sviluppare il *business* sui

voli nazionali, aumentandoli del 50 per cento, e tagliando, invece, trenta destinazioni internazionali; si riduce il numero di velivoli, che passano da 175 a 109, ma le compagnie *low cost* e i treni ad alta velocità mandano in fumo i piani, anche per un *deficit* di gestione generale del trasporto aereo e di protezione delle prerogative di Alitalia; nel 2011 Alitalia CAI chiude il bilancio con 69 milioni di euro in perdita, ma nel 2012 l'Italia entra in piena recessione economica e Alitalia subisce il contraccolpo, perdendo oltre 600.000 euro al giorno e chiudendo il 2012 con 280 milioni in rosso e il 2013 con una perdita di oltre 500 milioni;

la compagnia è per l'ennesima volta in cerca di un acquirente: nel 2014 si arriva a un accordo con Etihad, compagnia degli Emirati arabi, nasce la *joint venture* Alitalia Sai, con il 49 per cento in mano all'azienda del Medio Oriente e il 51 per cento controllato dai vecchi azionisti di CAI con l'aggiunta di Poste Italiane; il colosso arabo per il rilancio spende 565 milioni di euro e riduce subito le tratte brevi, in quanto su queste dominano Ryanair e le altre *low cost*, ma impone fallimentari strategie sul lusso che portano Alitalia a non mantenere gli obiettivi di rilancio previsti dal Piano industriale elaborato da Abu Dhabi;

nell'aprile del 2017 si opta per un salvataggio di Alitalia con un investimento di circa due miliardi di euro da parte degli azionisti; per approvare la misura si richiedono sacrifici ai lavoratori da condividere in un *referendum* tra i dipendenti e la vittoria del no alla richiesta di nuovi esuberi, circa duemila, è schiacciante, così il Consiglio di amministrazione di Alitalia prende atto della situazione patrimoniale deteriorata dell'azienda e richiede l'amministrazione straordinaria che, di fatto, taglia fuori dalla gestione della compagnia Etihad Airways e tutti i soci di minoranza; in quell'occasione il Ministero dello sviluppo economico eroga un prestito ponte di 900.000 euro, operazione che attira le accuse dall'Unione europea di aiuti di Stato;

in quasi quattro anni di amministrazione straordinaria, vengono concessi

1,3 miliardi di euro dei due prestiti dello Stato e 297 milioni di euro di ristori per COVID-19 a compensazione del crollo del traffico aereo del 2020; cifra, quest'ultima, decisamente inferiore a quelle autorizzate dall'Unione europea per altre compagnie di bandiera; il Governo Conte approva la costituzione di una *newco* (Ita) per rilevare *asset* da Alitalia e far nascere una nuova compagnia di bandiera e per questo progetto impegna tre miliardi di euro di futura capitalizzazione per la *newco*, direttamente controllata al 100 per cento dal MEF, guidata da Fabio Lazzerini e Francesco Caio;

la vicenda Alitalia raggiunge un punto di non ritorno: la cassa è in rapido esaurimento, gli stipendi non vengono pagati e se non sarà risolto il braccio di ferro con la Commissione europea, che vuole imporre la nascita di una mini-compagnia pubblica, la cui prospettiva farà arrivare in brevissimo tempo alla messa a terra degli aerei; ciò significherebbe la sospensione delle licenze di volo da parte di ENAC e la conseguente liquidazione dell'azienda, con le prevedibili pessime ricadute occupazionali e di immagine per l'intera nazione;

il 1° aprile 2021 i dipendenti hanno ricevuto, in ritardo, il 50 per cento degli stipendi di marzo. Secondo dati visionati dal *Sole 24 Ore*, ci sono assistenti di volo che hanno ricevuto chi solo nove euro, chi 72 o 75,50 euro. I più fortunati hanno ricevuto « poche centinaia di euro », denunciano i lavoratori. Sulla busta paga dei naviganti incide molto la quota variabile, legata alle ore di volo, che, come è facile immaginare, a causa del COVID-19 sono crollate. Nelle cifre dell'acconto mancano l'anticipo della Cassa integrazione guadagni straordinari base che, da marzo, viene versata dall'Inps (fino a circa mille euro al mese) e l'integrazione all'80 per cento degli stipendi effettivi pre-COVID, anch'essa versata dall'Inps. Il costo degli stipendi di un mese era di 18 milioni di euro fino a febbraio. Con il passaggio all'Inps dell'erogazione della Cassa integrazione guadagni straordinari base, l'onere degli stipendi per la compagnia si è ridotto a 12 milioni. Alitalia però non ha queste somme per saldare le buste paga e, a causa dell'incer-

tezza del momento storico, non può far conto sugli anticipi dei viaggiatori sui biglietti acquistati;

secondo i dati che la compagnia ha predisposto per l'ENAC e il Ministero dello sviluppo economico, l'anno scorso i ricavi si sono ridotti dai 3.141 milioni di euro del 2019 a 829 milioni e, tenendo conto dei 272 milioni di indennizzi per COVID-19 già incassati, Alitalia « arrotonda » i ricavi a 1.101 milioni. Su questa base, ha spiegato il direttore generale Giancarlo Zeni, nel 2020 ci sarebbe una perdita operativa di 464 milioni, il peggioramento rispetto al 2019 sarebbe di 20 milioni; se si escludono gli indennizzi per COVID-19, però, la perdita operativa precipita a -715 milioni; la perdita netta calcolata da Alitalia è -484 milioni (ma salirebbe a -756 milioni senza ristori per COVID-19), rispetto ai -619 milioni del 2019;

a breve potrebbe arrivare anche la decisione della Commissione europea di condanna di Alitalia a restituire 1,3 miliardi di euro di aiuti di Stato ricevuti dopo il commissariamento, a meno che i prestiti non vengano, trasformati in quote societarie di Stato, cioè in acquisto da parte del Ministero dell'economia e delle finanze o di Cassa depositi e prestiti;

secondo le dichiarazioni del Ministero dello sviluppo economico, « il mandato del Governo è negoziare con l'Unione europea un piano per la Newco Ita in grado di mantenersi da sola. Il piano deve essere ulteriormente affinato per raggiungere l'obiettivo »; in particolare, il Governo starebbe pensando ad un trasferimento del lotto « *aviation* », cioè una parte dei velivoli, gli *slot* aeroportuali, una parte minimale del personale navigante, senza bando di gara a nuova società controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, al fine di traghettare la compagnia verso un nuovo *partner* industriale;

nonostante l'azienda sia stata sotto la supervisione di quattro Governi che si sono succeduti, dal 2017 a oggi, i dipendenti non hanno alcuna certezza sul loro futuro e, ancora peggio, oggi temono la

peggiore delle soluzioni praticabili: lo smembramento, la riduzione e la frammentazione dell'azienda, che potrebbe lasciare il ricco mercato del trasporto aereo italiano in mani straniere;

non sono questi i presupposti che la politica aveva posto nel momento in cui si è impegnata a trovare una soluzione strutturale, che risolvesse contemporaneamente fattori esogeni legati all'assetto generale del trasporto aereo italiano ed elementi endogeni, legati alla mala gestione aziendale che ha portato alla dichiarazione d'insolvenza;

è ancora necessario sanare le condizioni di pratiche anticoncorrenziali che hanno fortemente penalizzato tutte le aziende di trasporto aereo italiane; è ancora imperativo mantenere una compagnia di bandiera, campione dell'interesse nazionale di quella, che è la seconda nazione manifatturiera d'Europa e meta di attrazione turistica di prima grandezza; è ancora doveroso dare risposte alle quasi undicimila famiglie, più altri trentamila lavoratori dell'indotto, su un futuro che non può essere caratterizzato da cronica incertezza; occorre liberarle dell'incertezza di una insensata riduzione della dimensione dell'azienda, già tentata in lodi fallimentari passati e, conseguentemente, della forza lavoro;

i Governi che si sono succeduti in questi anni, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, non sono riusciti a dare risposte definitive per riportare i costi sotto controllo, ma hanno di fatto procrastinato la condizione di crisi;

manager e analisti economici ritengono la partenza immediata di una mini compagnia Ita un errore strategico, industriale e commerciale e, di fatto, rischia di essere una strada non percorribile per una serie di impedimenti burocratico-amministrativi, tecnico-procedurali e politico-sindacali: il primo ordine di problemi risiede nelle richieste dell'Unione europea; se non vuole passare attraverso un bando pubblico di vendita, Ita non deve avere nessun punto di contatto con Alitalia e ciò significherebbe rinunciare allo storico e prestigioso

marchio, assumere personale con reclutamento dal mercato, cedere diritti di traffico inutilizzati, nonché ridurre la flotta. Misure draconiane che, in realtà, non risultano nei trattati di funzionamento dell'Unione europea, ma che il commissario alla concorrenza, Margareth Vestager, ha liberamente interpretato quali condizioni per concedere l'autorizzazione alla partenza di questa nuova realtà societaria; peraltro, le regole europee impediscono che Ita parta nell'immediato per una serie di obiezioni sollevate al piano industriale presentato alla Commissione europea e rimaste irrisolte, lasciando campo libero alle compagnie *low cost* per sfruttare a proprio vantaggio la stagione turistica estiva;

il secondo ordine di problemi risiede nei requisiti tecnico-procedurali per ottenere le relative licenze di operatore aereo: se è vero che i vertici di Ita hanno chiesto le autorizzazioni da poco tempo, sono necessari mesi prima di ottenere dette autorizzazioni, troppi per una società in amministrazione straordinaria che non ha la liquidità sufficiente per continuare le operazioni;

dal punto di vista politico-sindacale devono essere affrontati preventivamente i temi che riguardano le tutele dei lavoratori: i tre miliardi stanziati per la partenza di Ita si inseriscono in un quadro industriale in cui il numero di aerei sarebbe rimasto invariato; ma la proposta di piano industriale presentata in Parlamento prevede cinquanta aeroplani, la logica conseguenza è, dunque, quella di tagliare cinquemila posti di lavoro con relative ricadute sui conti pubblici; secondo una stima approssimativa, la somma necessaria per il personale da ricollocare in cassa integrazione e mobilità, più i prepensionamenti, richiederebbe uno sforzo finanziario a carico della finanza pubblica valutabile intorno a due miliardi;

delle due l'una: o il capitale di partenza è uguale a tre miliardi, meno due di ammortizzatori sociali, oppure ai tre miliardi se ne devono aggiungere altri due per ricollocare il personale in eccesso e, in questo caso, investire cinque miliardi per

tagliare posti di lavoro e dimezzare la flotta. Ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo si tratta di un pasticcio che gli economisti studieranno per i prossimi anni per capirne la logica;

tutto questo senza considerare che nessuno oggi è in grado di fare previsioni sul futuro di Ita nel mercato concorrenziale odierno, poiché è opinione praticamente unanime dei principali esperti del trasporto aereo che, con la soglia dimensionale prevista, il tempo di sopravvivenza può essere non superiore a un anno e mezzo prima del prossimo fallimento;

sintetizzando, secondo i firmatari del presente atto di indirizzo appare velleitario pensare di risolvere i problemi attuali di Alitalia istituendo una nuova realtà societaria con le caratteristiche citate;

Alitalia è molto di più di una « famiglia un po' costosa », citazione del Presidente Draghi, e dalle decisioni della politica dipendono i destini di circa centomila persone che vivono con angoscia questa ennesima crisi industriale; una via di uscita allo smembramento, alla riduzione e alla frammentazione di un *asset* vitale per l'economia nazionale è ancora percorribile;

disporre di un mercato nazionale che in periodo pre-COVID poteva contare su circa centonovanta milioni di passeggeri e che aveva ampie possibilità di crescita sul mercato intercontinentale e del trasporto merci, è un dono che poche nazioni possono vantare e che non può e non deve essere disperso o regalato alla concorrenza;

in questi anni, peraltro, Alitalia ha operato in un mercato difficile, con condizioni di mercato fortemente svantaggiose e, come scritto, di continua concorrenza sleale: in Italia le compagnie aeree sono ostaggio, a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo di alcuni monopolisti come Atlantia che gestisce l'aeroporto di Fiumicino, applicando tariffe tra le più alte d'Europa, ed Enav, l'ente di assistenza al volo di grande prestigio, che applica però tariffe considerate le seconde più costose del continente; dall'altro canto, la compagnia subisce anche il peso del *dumping* sociale da

parte di vettori che ricevono sovvenzionamenti pubblici (tramite gestori aeroportuali e regioni), mascherati da operazioni di *co-marketing* e che soprattutto sul personale applicano legislazioni straniere ultracompetitive rispetto alle tasse, ai contributi, ai contratti vigenti nello Stato italiano e al numero di addetti impiegati;

secondo la denuncia dei sindacati, infatti, le compagnie *low cost* continuano a muoversi liberamente in Italia senza rispettare le leggi in materia di salute e sicurezza, sulla maternità e la paternità, sulla tredicesima mensilità (che non viene erogata), sul Tfr che non è accantonato, sui contratti precari stipulati con agenzie interinali aventi base in Irlanda che affittano il personale e sul numero di piloti disponibili per volo. In caso di malattia, i lavoratori non vengono retribuiti. In aggiunta, Ryanair riceve ogni anno decine e decine di milioni di euro dagli aeroporti e dalle regioni. Oltre 100 milioni di euro solo nel 2015;

non è un caso che, ad esempio, in Francia e Regno Unito le compagnie *low cost* non possano atterrare sugli aeroporti centrali, ma solo nelle loro province per non ledere la compagnia nazionale, mentre in Italia c'è una presenza massiccia sui medesimi aeroporti delle città principali;

il problema delle forniture è stato rilevato nella sua gravità in questi anni; esse sono tutte regolarmente fuori mercato: esperti nella gestione, di compagnie aeree hanno calcolato che nel bilancio ci siano circa 650 milioni di euro di costi non imputabili all'attività di volo. Le prime quattro voci di bilancio di una compagnia aerea sono: carburante, *leasing*, manutenzione e personale. Ebbene, tutte le forniture di carburante (nonostante lo Stato controlli un colosso come Eni), *leasing* e pezzi di ricambio sono fuori mercato, contribuendo ad alimentare un passivo di centinaia di milioni l'anno;

se si considera il rapporto tra dipendenti e aerei ci si accorge che l'Alitalia è la compagnia più competitiva d'Europa, al netto delle *low cost*, a causa della diversa

tipologia di contratti già descritta. Ad esempio, a bordo di un aereo di una nota compagnia *low cost* irlandese, solo due su sei membri di equipaggio risultano assunti, mentre il resto è alle dipendenze di un'agenzia interinale. Se invece si considerano le principali compagnie europee (Air France, Lufthansa, British, Iberia e altro) si vede che esse impiegano mediamente dai 100 ai 120 addetti per aeroplano. Basta un calcolo elementare per scoprire che, con 118 aerei l'Alitalia ha 10.600 dipendenti, quindi sotto il livello delle altre compagnie;

il salario di un pilota Alitalia è ampiamente al di sotto di quello di tutti i concorrenti e addirittura più basso delle compagnie *low cost*. Da notare che le condizioni contrattuali non riguardano il semplice salario, ma anche le quote accantonate per la previdenza e l'assistenza sanitaria. Se poi si va a paragonare il costo di un pilota Alitalia con un pilota delle maggiori compagnie (Lufthansa, British, Air France, Iberia e altro) ci si accorge che la differenza è notevole e oscilla intorno al 30 per cento (in meno) dei concorrenti. Dunque, con il 16,8 per cento del fatturato, l'Alitalia ha il costo del personale più basso di tutte le concorrenti;

durante la prima fase di emergenza pandemica, mentre le compagnie *low cost* hanno messo a terra i loro aerei per carenza di passeggeri, Alitalia ha garantito la connettività della Nazione, volando anche con 10 passeggeri, pur di non interrompere un servizio essenziale e riportare a casa connazionali rimasti bloccati all'estero; e, ancora, Alitalia è l'unica compagnia che trasporta organi per i trapianti, radiofarmaci e passeggeri in barella;

infine, il volo intercontinentale più ricco per il mercato, Milano-New York, è affidato a Emirates (in gergo aeronautico, quando si collegano due città di Paesi diversi da quello per cui batte il timone delle rispettive compagnie, si chiama diritto di quinta libertà), mentre nulla di simile si registra nelle tratte Parigi-Los Angeles, Francoforte-Tokyo o Madrid-Buenos Aires per Air France, Lufthansa e Iberia;

per far fronte all'emergenza pandemica, la Francia ha sospeso il pagamento delle tasse dovute dalle compagnie aeree francesi, con il beneplacito dell'Unione europea che, peraltro, ha adottato criteri differenti per gli indennizzi: Alitalia riceve 9 euro per posto non pagato; Air France 88;

Alitalia, negli ultimi anni, ha certamente registrato perdite ingenti, ma è doveroso chiarire che, con la gestione pubblica, le perdite erano molto inferiori, a conferma del fatto che la presenza dello Stato è determinante per la difesa di un interesse pubblico strategico in una nazione che vive di turismo, cultura, enogastronomia, manifattura, promozione del *made in Italy*: presidiare la sovranità delle infrastrutture e dei collegamenti è vitale per l'Italia; quando lo Stato era azionista (anche se di minoranza) l'azienda fatturava circa cinque miliardi e perdeva 350 milioni l'anno, praticamente il 7 per cento del fatturato; durante la gestione privata perdeva 600 milioni l'anno con un fatturato di 2.400 milioni, praticamente il 25 per cento; senza contare che lo Stato dava lavoro a 24.000 persone, mentre oggi l'azienda non arriva alle 11.000 unità;

la campagna mediatica degli ultimi anni ha gettato fango sulla compagnia di bandiera, dipinta come una società decotta, mantenuta in vita dallo Stato, ma destinata a essere accompagnata verso morte certa. Nessuno dice che abbiamo la compagnia tra le più sicure del mondo e la più puntuale in Europa, con record sedimentati in settant'anni di attività nei quattro angoli del pianeta, che fanno invidia alle altre compagnie, con i migliori piloti, il *catering* primo fra tutti, gli operai specializzati e gli addetti alla manutenzione più bravi, l'assistenza al volo più professionale;

non solo, nessuno mette in conto che un'azienda che fattura cinque miliardi di euro l'anno paga solo di Iva un miliardo allo Stato e versa l'Irpef sugli stipendi dei dipendenti: se si conta quanto l'azienda ha versato ci si rende conto facilmente che non è stata una perdita per la collettività, senza contare il valore dell'indotto che mette in circolo nell'economia un circuito esteso

e altrettanto virtuoso. Andrebbe considerato quanto costerà non avere più Alitalia, quanto perderemmo se fossimo costretti a volare con altre compagnie per promuovere l'Italia nel mondo e garantire la continuità territoriale con regioni economicamente svantaggiate e tutti i servizi pubblici essenziali;

la sovranità garantita dalla Costituzione è un diritto che si compone di tanti piccoli tasselli, tra cui la libertà di volare autonomamente, proprietari dei propri interessi economici, capaci anche di salvaguardare una delle tradizioni aviatorie più prestigiose della storia moderna; una mini compagnia di volo non ci farà toccare il cielo della rinascita italiana;

finora, nonostante 1,3 miliardi di euro di prestiti e otto proroghe alla restituzione, non si è riusciti a definire una strada chiara per rimettere in corsa Alitalia;

solo un piano industriale serio può salvare la compagnia, in particolare intervenendo sulle cause principali della crisi aziendale: costi di funzionamento troppo elevati, scelte industriali sbagliate, tasse aeroportuali fuori misura, costo del carburante fuori mercato, contratti di *leasing* stellari, mancata sinergia con le gestioni aeroportuali, indebolimento delle tratte a lungo raggio che sono quelle sulle quali è possibile ottenere i maggiori ricavi, concorrenza sleale delle compagnie *low cost*, esternalizzazioni di servizi a elevata professionalità, assurdità della concorrenza con l'alta velocità invece della necessaria sinergia;

il cargo aereo costituisce una sezione strategicamente importante del trasporto merci, rappresentando l'unica modalità di trasporto che consente di raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale. Si tratta di un settore di fondamentale importanza sia per l'*export* che per l'*import*, in particolare se utilizzato nelle filiere dell'elettronica, della meccanica e della farmaceutica, dove occorre raggiungere in un breve lasso di tempo i mercati di destinazione finale;

sinora il Governo ha disatteso ogni impegno assunto in sede parlamentare con

riferimento al destino di Alitalia/ITA, sia quello relativo alla tutela della forza lavoro approvato lo scorso 13 maggio dalla Commissione trasporti, sia quello di mantenere all'interno del perimetro aziendale della nuova compagnia il comparto manutenzione nella sua totalità,

impegna il Governo:

- 1) ad aprire immediatamente il tavolo tra le parti sociali e il Governo al fine di tutelare i posti di lavoro di Alitalia in una prospettiva strategica di piena occupazione in Ita e di verificare, per quanto di competenza, che da parte dei vertici della nuova società siano assicurate corrette relazioni sindacali;
- 2) ad adottare ogni iniziativa volta a tutelare il personale di Alitalia affinché questo sia riassorbito all'interno di Ita nella sua totalità, secondo tempi certi, e ad adottare iniziative affinché, nelle procedure assunzionali, i vertici di Ita applichino il contratto collettivo nazionale del trasporto aereo, come richiesto dalle parti sociali e come previsto dalla normativa nazionale;
- 3) in tale prospettiva, ad adottare iniziative per garantire, nel frattempo, la prosecuzione degli strumenti di sostegno al reddito in favore del personale non ancora ricollocato, nonché il mantenimento delle certificazioni e la tutela delle professionalità acquisite;
- 4) ad adottare iniziative per consentire che la nuova compagnia di bandiera Ita possa garantire la *mission* di Alitalia, già compagnia di bandiera nazionale, e livelli occupazionali consoni agli standard delle principali compagnie aeree europee;
- 5) ad adottare iniziative per individuare strumenti che consentano di rivedere nel loro insieme le strategie e le architetture operative, quali ad esempio quelle volte a preservare l'unitarietà degli *asset* di Alitalia, ridando primaria importanza all'attività di cargo, ricezione aeroportuale, manutenzione, ad-

- destramento e attività di lungo raggio, e aprendo alla vendita della fornitura di questi servizi alle compagnie aeree straniere;
- 6) in tale ambito ad adottare iniziative per rivedere il Piano industriale di Ita del 15 luglio 2021, nel senso di un'accelerazione del programma di potenziamento della flotta aerea, fissando già per il 2022 l'obiettivo di cento velivoli;
- 7) ad adottare iniziative per assicurarsi che la società Ita partecipi alle gare che verranno bandite per assegnare i servizi di *handling* e manutenzione, in accordo con quanto contenuto nel Piano industriale già favorevolmente valutato dalle competenti Commissioni parlamentari;
- 8) ad adottare iniziative di competenza necessarie a consentire al Parlamento di svolgere il ruolo previsto dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, trasmettendo allo stesso tutti i documenti delle istituzioni italiane ed europee competenti e coinvolte nella procedura di autorizzazione di Ita;
- 9) ad adottare iniziative per rivedere, per Ita, la gestione operativa finanziaria dei costi sui servizi che hanno contribuito al dissesto finanziario della precedente compagnia di bandiera quali: costi di fornitura di carburante, costi di fornitura di servizi aeroportuali, costi di leasing, costi di manutenzione e costi commerciali;
- 10) ad assumere ogni iniziativa di competenza per rimodulare le tasse di navigazione e assicurare costi operativi in linea con il mercato;
- 11) ad assumere ogni iniziativa di competenza affinché siano date a Ita pari opportunità per le agevolazioni di cui beneficiano le compagnie aeree *low cost*;
- 12) ad adottare iniziative volte ad incentivare una collaborazione commerciale tra Ita e Trenitalia per elaborare un piano di intermodalità tra trasporto aereo e trasporto ferroviario alta velocità, per assicurare connessioni più rapide e capillari sul territorio nazionale, e una maggiore sostenibilità ambientale in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030;
- 13) a ridefinire un Piano dei trasporti aereo nazionale complessivo, sulla base del Piano Enac 2012 – studio Kpmg-Onework-Nomisma, in una ottica di rilancio di tutto il settore del trasporto aereo, comprendendo le aree infrastrutturali, le aree di manutenzione, le aree di logistica, le aree di addestramento, le aree cargo, le aree commerciali e individuando lo spazio per l'integrazione sinergica tra Ita e il settore produttivo industriale aeronautico italiano;
- 14) ad adottare iniziative per ridefinire il Piano nazionale aeroporti, e per prevedere la realizzazione di un terzo aeroporto del Lazio da destinare a voli *low cost* e con funzioni di aeroporto di servizio e di supporto al principale *hub* nazionale;
- 15) ad adottare iniziative per dare immediato avvio all'operatività del settore cargo;
- 16) ad adottare iniziative di competenza affinché la nuova azienda affidataria del servizio clienti di Alitalia mantenga sia la propria sede legale e amministrativa, sia la propria sede operativa sul territorio nazionale, salvaguardando i lavoratori coinvolti.
- (1-00491) (*Nuova formulazione*) « Rampelli, Lollobrigida, Silvestroni, Mollicone, Meloni ».
- La Camera,
premessò che:
- la storia di Alitalia si intreccia, a doppio filo, con la storia d'Italia, fino a diventarne simbolo e paradigma: una storia che ha conosciuto stagioni d'oro, spazzate via dagli ultimi 30 anni di graduale declino, ascrivibile a errori di strategie industriali, a

scenari avversi, ma anche alla responsabilità della politica che ha spesso visto nella compagnia di bandiera un terreno da lottizzare;

Alitalia nasce il 16 settembre 1946, appena dopo la fine della seconda guerra mondiale, con il nome di Alitalia – Aerolinee internazionali italiane. Il primo volo della compagnia avviene il 5 maggio 1947, con voli da Roma per Torino e Catania, e appena due mesi dopo decolla con il primo volo internazionale, nella tratta Roma-Oslo;

il 31 ottobre 1957 la compagnia si fonde con Linee aeree italiane (Lai); nel 1960 Alitalia diventa *sponsor* ufficiale delle Olimpiadi di Roma, acquisendo notorietà in tutto il mondo. Nello stesso anno vengono introdotti i primi aerei a reazione, mentre l'anno successivo segna l'apertura dell'Aeroporto di Roma-Fiumicino, nel quale la compagnia posizionerà il suo snodo principale. Dieci anni dopo diventa la prima compagnia europea ad avere in flotta solo aerei a reazione e, con la consegna del primo *Boeing 747-100*, adotta un nuovo logo, la classica «A» tricolore che viene riportata su tutte le code degli aerei, simbolo della nuova livrea;

nel 1959 Alitalia raggiunge il traguardo dei 3 milioni di passeggeri trasportati e negli anni '60 vive un periodo di crescita vertiginosa, superando nel 1982 i 10 milioni di passeggeri trasportati. La compagnia aerea diventa la terza d'Europa, dietro solo a *Lufthansa* e *British Airways* per numero di voli;

prima di iniziare il suo declino Alitalia rappresenta un orgoglio italiano, compagnia efficiente e invidiata, con i migliori servizi a bordo;

diversi sono i fattori che incidono sull'inizio della crisi: la concorrenza sleale consentita alle compagnie *low cost*, la concorrenza non gestita dell'alta velocità e l'attentato terroristico alle Torri Gemelle, con le conseguenti nuove rigide norme, gli errori interni all'azienda, in particolare la riduzione delle tratte intercontinentali e gli scarsi investimenti sull'innovazione o, peg-

gio, i mancati investimenti, gli acquisti con *leasing* capestro, i costi stellari del carburante, la privatizzazione dell'aeroporto di Fiumicino, l'esternalizzazione di alcuni servizi, tra cui la prestigiosa Alitalia *maintenance system*;

nel 1993 ha inizio un dialogo per la fusione con *Air France*, ma il risultato non è quello sperato e, a causa del piano di taglio del personale di 4.000 unità, l'accordo fallisce; dopo essere stata per 50 anni un'azienda pubblica, nel 1996 Alitalia viene parzialmente privatizzata: il Governo Prodi quota in borsa il 37 per cento della compagnia, ma la privatizzazione non porta i benefici sperati e, perciò, si cerca una nuova fusione con la compagnia aerea olandese *Klm*. La compagnia italiana torna in utile, grazie anche all'accordo con i dipendenti che rinunciano a aumenti salariali in cambio di azioni dell'azienda. Il 28 aprile 2000, però, *Klm* interrompe le trattative per la fusione lamentando le indecisioni del Governo sullo schema di ripartizione dei voli sui due aeroporti di Milano: Malpensa e Linate. L'operazione *Klm* poco tempo dopo viene conclusa da *Air France*;

Alitalia si mette di nuovo alla ricerca di un *partner*. Nel 2002 Alitalia si allea con *Air France* ed entra a far parte della associazione internazionale *SkyTeam*. Nel 2006 si punta a una seconda privatizzazione, con l'obiettivo di cedere il 39 per cento della società, con conseguente offerta pubblica di acquisto sul restante delle azioni, ma anch'essa fallisce a causa di una procedura di gara molto complessa che finisce per scoraggiare i pretendenti; solo *Air France* sembra disposta a rilevare la compagnia di bandiera italiana: l'accordo prevede l'aumento di capitale per un miliardo di euro, l'iniziale ridimensionamento della flotta aerea e il taglio 2.100 posti di lavoro, ma anche questa trattativa non si chiude per ostilità politiche e sindacali;

nel 2009, dopo che si è defilata *Air France*, entra in gioco la Compagnia aerea italiana (Cai), una *holding* di imprenditori con il piano di sviluppare il *business* sui voli nazionali, aumentandoli del 50 per cento e tagliando 30 destinazioni interna-

zionali. Si riduce il numero di velivoli, che passano da 175 a 109, ma le compagnie *low cost* e i treni ad alta velocità mandano in fumo i piani, anche per un deficit di gestione generale del trasporto aereo e di protezione delle prerogative di Alitalia. Nel 2011 Alitalia-Cai chiude il bilancio con 69 milioni di euro in perdita, ma nel 2012 l'Italia entra in piena recessione economica e Alitalia subisce il contraccolpo, perdendo oltre 600.000 euro al giorno e chiudendo il 2012 con 280 milioni di euro in rosso e il 2013 con una perdita di oltre 500 milioni di euro;

la compagnia è per l'ennesima volta in cerca di un acquirente. Nel 2014 si arriva a un accordo con *Etihad*, compagnia degli Emirati arabi, nasce la *joint venture* Alitalia-Sai, con il 49 per cento in mano all'azienda del Medio Oriente e il 51 per cento controllato dai vecchi azionisti di Cai con l'aggiunta di Poste italiane. Il colosso arabo per il rilancio spende 565 milioni di euro e riduce subito le tratte brevi, in quanto su queste dominano *Ryanair* e le altre *low cost*, ma impone fallimentari strategie sul lusso che portano Alitalia a non mantenere gli obiettivi di rilancio previsti dal piano industriale elaborato da Abu Dhabi;

nell'aprile del 2017 si opta per un salvataggio di Alitalia con un investimento di circa 2 miliardi di euro da parte degli azionisti. Per approvare la misura si richiedono sacrifici ai lavoratori da condividere in un *referendum* tra i dipendenti e la vittoria del «no» alla richiesta di nuovi esuberi, circa 2 mila, è schiacciante, così il consiglio di amministrazione di Alitalia prende atto della situazione patrimoniale deteriorata dell'azienda e richiede l'amministrazione straordinaria che, di fatto, taglia fuori dalla gestione la compagnia *Etihad Airways* e tutti i soci di minoranza. In quell'occasione il Ministero dello sviluppo economico eroga un prestito ponte di 900.000 euro, operazione che attira le accuse dall'Unione europea di aiuti di Stato;

in quasi quattro anni di amministrazione straordinaria vengono concessi 1,3 miliardi di euro dei due prestiti dello

Stato e 297 milioni di euro di ristori per COVID-19 a compensazione del crollo del traffico aereo del 2020; cifra, quest'ultima, decisamente inferiore a quelle autorizzate dall'Unione europea per altre compagnie di bandiera. Il Governo Conte approva la costituzione di una *newco* (Ita) per rilevare *asset* da Alitalia e far nascere una nuova compagnia di bandiera e per questo progetto impegna 3 miliardi di euro di futura capitalizzazione per la *newco*, direttamente controllata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze, guidata da Fabio Lazzarini e Francesco Caio;

la vicenda Alitalia raggiunge un punto di non ritorno: la cassa è in rapido esaurimento, gli stipendi non vengono pagati e vi è il braccio di ferro con la Commissione europea, che vuole imporre la nascita di una mini-compagnia pubblica, la cui prospettiva farà arrivare in brevissimo tempo alla messa a terra degli aerei; ciò significherebbe la sospensione delle licenze di volo da parte di Enac e la conseguente liquidazione dell'azienda, con le prevedibili pessime ricadute occupazionali e di immagine per l'intera nazione;

il 1° aprile 2021 i dipendenti hanno ricevuto, in ritardo, il 50 per cento degli stipendi di marzo 2021. Secondo dati visionati da *Il Sole 24 ore*, ci sono assistenti di volo che hanno ricevuto chi solo 9 euro, chi 72 o 75,50 euro. I più fortunati hanno ricevuto «poche centinaia di euro», denunciano i lavoratori. Sulla busta paga dei naviganti incide molto la quota variabile, legata alle ore di volo, che, come è facile immaginare, a causa del COVID-19 sono crollate. Nelle cifre dell'acconto mancano l'anticipo della cassa integrazione guadagni straordinaria base che, da marzo 2021, viene versata dall'Inps (fino a circa mille euro al mese) e l'integrazione all'80 per cento degli stipendi effettivi pre-COVID, anch'essa versata dall'Inps. Il costo degli stipendi di un mese era di 18 milioni di euro fino a febbraio 2021. Con il passaggio all'Inps dell'erogazione della cassa integrazione guadagni straordinaria base, l'onere degli stipendi per la compagnia si è ridotto a 12 milioni di euro. Alitalia, però, non ha queste somme per saldare le buste paga e,

a causa dell'incertezza del momento storico, non può far conto sugli anticipi dei viaggiatori sui biglietti acquistati;

secondo i dati che la compagnia ha predisposto per l'Enac e il Ministero dello sviluppo economico, nel 2020 i ricavi si sono ridotti dai 3.141 milioni di euro del 2019 a 829 milioni di euro e, tenendo conto dei 272 milioni di euro di indennizzi per COVID-19 già incassati, Alitalia « arrotonda » i ricavi a 1.101 milioni di euro. Su questa base, ha spiegato il direttore generale Giancarlo Zeni, nel 2020 ci sarebbe una perdita operativa di 464 milioni di euro, il peggioramento rispetto al 2019 sarebbe di 20 milioni; se si escludono gli indennizzi per COVID-19, però, la perdita operativa precipita a -715 milioni di euro; la perdita netta calcolata da Alitalia è -484 milioni di euro (ma salirebbe a -756 milioni di euro senza ristori per COVID-19), rispetto ai -619 milioni di euro del 2019;

a breve potrebbe arrivare anche la decisione della Commissione europea di condanna di Alitalia a restituire 1,3 miliardi di euro di aiuti di Stato ricevuti dopo il commissariamento, a meno che i prestiti non vengano trasformati in quote societarie di Stato, cioè in acquisto da parte del Ministero dell'economia e delle finanze o di Cassa depositi e prestiti;

secondo le dichiarazioni del Ministero dello sviluppo economico, « il mandato del Governo è negoziare con l'Unione europea un piano per la *newco* Ita in grado di mantenersi da sola. Il piano deve essere ulteriormente affinato per raggiungere l'obiettivo »; in particolare, il Governo starebbe pensando ad un trasferimento del lotto « *aviation* », cioè una parte dei velivoli, gli *slot* aeroportuali, una parte minimale del personale navigante, senza bando di gara a nuova società controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, al fine di traghettare la compagnia verso un nuovo *partner* industriale;

nonostante l'azienda sia stata sotto la supervisione di quattro Governi che si sono succeduti, dal 2017 a oggi, i dipendenti non hanno alcuna certezza sul loro

futuro e, ancora peggio, oggi temono la peggiore delle soluzioni praticabili: lo smembramento, la riduzione e la frammentazione dell'azienda, che potrebbe lasciare il ricco mercato del trasporto aereo italiano in mani straniere;

non sono questi i presupposti che la politica aveva posto nel momento in cui si è impegnata a trovare una soluzione strutturale, che risolvesse contemporaneamente fattori esogeni legati all'assetto generale del trasporto aereo italiano ed elementi endogeni, legati alla mala gestione aziendale che ha portato alla dichiarazione d'insolvenza;

è ancora necessario sanare le condizioni di pratiche anticoncorrenziali che hanno fortemente penalizzato tutte le aziende di trasporto aereo italiane; è ancora imperativo mantenere una compagnia di bandiera, campione dell'interesse nazionale di quella che è la seconda nazione manifatturiera d'Europa e meta di attrazione turistica di prima grandezza; è ancora doveroso dare risposte alle quasi undicimila famiglie, più altri trentamila lavoratori dell'indotto, su un futuro che non può essere caratterizzato da cronica incertezza; occorre liberarle dell'incertezza di un'insensata riduzione della dimensione dell'azienda, già tentata in lodi fallimentari passati, e, conseguentemente, della forza lavoro;

i Governi che si sono succeduti in questi anni, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, non sono riusciti a dare risposte definitive per riportare i costi sotto controllo, ma hanno di fatto procrastinato la condizione di crisi;

manager e analisti economici ritengono la partenza immediata di una mini compagnia Ita un errore strategico, industriale e commerciale e, di fatto, rischia di essere una strada non percorribile per una serie di impedimenti burocratico-amministrativi, tecnico-procedurali e politico-sindacali. Il primo ordine di problemi risiede nelle richieste dell'Unione europea: se non vuole passare attraverso un bando pubblico di vendita, Ita non deve avere nessun punto di contatto con Alitalia e ciò significhe-

rebbe rinunciare allo storico e prestigioso marchio, assumere personale con reclutamento dal mercato, cedere diritti di traffico inutilizzati, nonché ridurre la flotta. Misure draconiane che, in realtà, non risultano nei Trattati di funzionamento dell'Unione europea, ma che il Commissario alla concorrenza, Margareth Vestager, ha liberamente interpretato quali condizioni per concedere l'autorizzazione alla partenza di questa nuova realtà societaria; peraltro, le regole europee impediscono che Ita parta nell'immediato per una serie di obiezioni sollevate al piano industriale presentato alla Commissione europea e rimaste irrisolte, lasciando campo libero alle compagnie *low cost* per sfruttare a proprio vantaggio la stagione turistica estiva;

il secondo ordine di problemi risiede nei requisiti tecnico-procedurali per ottenere le relative licenze di operatore aereo: se è vero che i vertici di Ita hanno chiesto le autorizzazioni da poco tempo, sono necessari mesi prima di ottenere dette autorizzazioni, troppi per una società in amministrazione straordinaria che non ha la liquidità sufficiente per continuare le operazioni;

dal punto di vista politico-sindacale devono essere affrontati preventivamente i temi che riguardano le tutele dei lavoratori: i tre miliardi di euro stanziati per la partenza di Ita si inseriscono in un quadro industriale in cui il numero di aerei sarebbe rimasto invariato; ma la proposta di piano industriale presentata in Parlamento prevede cinquanta aeroplani; la logica conseguenza è, dunque, quella di tagliare cinquemila posti di lavoro con relative ricadute sui conti pubblici; secondo una stima approssimativa, la somma necessaria per il personale da ricollocare in cassa integrazione e mobilità, più i prepensionamenti, richiederebbe uno sforzo finanziario a carico della finanza pubblica valutabile intorno a due miliardi di euro;

delle due l'una: o il capitale di partenza è uguale a tre miliardi di euro, meno due di ammortizzatori sociali, oppure ai tre miliardi di euro se ne devono aggiungere altri due per ricollocare il personale in

eccesso e, in questo caso, si investono cinque miliardi di euro per tagliare posti di lavoro e dimezzare la flotta. Ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, si tratta di un pasticcio che gli economisti studieranno per i prossimi anni per capirne la logica;

tutto questo senza considerare che nessuno oggi è in grado di fare previsioni sul futuro di Ita nel mercato concorrenziale odierno, poiché è opinione praticamente unanime dei principali esperti del trasporto aereo che, con la soglia dimensionale prevista, il tempo di sopravvivenza può essere non superiore a un anno e mezzo prima del prossimo fallimento;

sintetizzando, secondo i firmatari del presente atto di indirizzo, appare velleitario pensare di risolvere i problemi attuali di Alitalia istituendo una nuova realtà societaria con le caratteristiche citate;

Alitalia è molto di più di una « famiglia un po' costosa », citazione del Presidente Draghi, e dalle decisioni della politica dipendono i destini di circa centomila persone che vivono con angoscia questa ennesima crisi industriale; una via di uscita allo smembramento, alla riduzione e alla frammentazione di un *asset* vitale per l'economia nazionale è ancora percorribile;

disporre di un mercato nazionale che in periodo pre-COVID poteva contare su circa centonovanta milioni di passeggeri e che aveva ampie possibilità di crescita sul mercato intercontinentale e del trasporto merci è un dono che poche nazioni possono vantare e che non può e non deve essere disperso o regalato alla concorrenza;

in questi anni, peraltro, Alitalia ha operato in un mercato difficile, con condizioni di mercato fortemente svantaggiose e, come scritto, di continua concorrenza sleale: in Italia le compagnie aeree sono ostaggio, a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, di alcuni monopolisti come Atlantia che gestisce l'aeroporto di Fiumicino, applicando tariffe tra le più alte d'Europa, ed Enav, l'ente di assistenza al volo di grande prestigio, che applica però tariffe considerate le seconde più costose del con-

tinente; dall'altro canto, la compagnia subisce anche il peso del *dumping* sociale da parte di vettori che ricevono sovvenzionamenti pubblici (tramite gestori aeroportuali e regioni), mascherati da operazioni di *co-marketing* e che soprattutto sul personale applicano legislazioni straniere ultracompetitiva rispetto alle tasse, ai contributi, ai contratti vigenti nello Stato italiano e al numero di addetti impiegati;

secondo la denuncia dei sindacati, infatti, le compagnie *low cost* continuano a muoversi liberamente in Italia senza rispettare le leggi in materia di salute e sicurezza, sulla maternità e sulla paternità, sulla tredicesima mensilità (che non viene erogata), sul trattamento di fine rapporto che non è accantonato, sui contratti precari stipulati con agenzie interinali aventi base in Irlanda che affittano il personale e sul numero di piloti disponibili per volo. In caso di malattia, i lavoratori non vengono retribuiti. In aggiunta, *Ryanair* riceve ogni anno decine e decine di milioni di euro dagli aeroporti e dalle regioni. Oltre 100 milioni di euro solo nel 2015;

non è un caso che, ad esempio, in Francia e Regno Unito le compagnie *low cost* non possano atterrare sugli aeroporti centrali, ma solo nelle loro province per non ledere la compagnia nazionale, mentre in Italia c'è una presenza massiccia sui medesimi aeroporti delle città principali;

il problema delle forniture è stato rilevato nella sua gravità in questi anni; esse sono tutte regolarmente fuori mercato: esperti nella gestione di compagnie aeree hanno calcolato che nel bilancio ci siano circa 650 milioni di euro di costi non imputabili all'attività di volo. Le prime quattro voci di bilancio di una compagnia aerea sono: carburante, *leasing*, manutenzione e personale. Ebbene, tutte le forniture di carburante (nonostante lo Stato controlli un colosso come Eni), *leasing* e pezzi di ricambio sono fuori mercato, contribuendo ad alimentare un passivo di centinaia di milioni l'anno;

se si considera il rapporto tra dipendenti e aerei ci si accorge che l'Alitalia

è la compagnia più competitiva d'Europa, al netto delle *low cost*, a causa della diversa tipologia di contratti già descritta. Ad esempio, a bordo di un aereo di una nota compagnia *low cost* irlandese, solo due su sei membri di equipaggio risultano assunti, mentre il resto è alle dipendenze di un'agenzia interinale. Se invece si considerano le principali compagnie europee (*Air France*, *Lufthansa*, *British*, *Iberia* e altre) si vede che esse impiegano mediamente dai 100 ai 120 addetti per aeroplano. Basta un calcolo elementare per scoprire che, con 118 aerei, l'Alitalia ha 10.600 dipendenti, quindi sotto il livello delle altre compagnie;

il salario di un pilota Alitalia è ampiamente al di sotto di quello di tutti i concorrenti e addirittura più basso delle compagnie *low cost*. Da notare che le condizioni contrattuali non riguardano il semplice salario, ma anche le quote accantonate per la previdenza e l'assistenza sanitaria. Se poi si va a paragonare il costo di un pilota Alitalia con un pilota delle maggiori compagnie (*Lufthansa*, *British*, *Air France*, *Iberia* e altre) ci si accorge che la differenza è notevole e oscilla intorno al 30 per cento (in meno) dei concorrenti. Dunque, con il 16,8 per cento del fatturato, l'Alitalia ha il costo del personale più basso di tutte le concorrenti;

durante la prima fase di emergenza pandemica, mentre le compagnie *low cost* hanno messo a terra i loro aerei per carenza di passeggeri, Alitalia ha garantito la connettività della nazione, volando anche con 10 passeggeri, pur di non interrompere un servizio essenziale e riportare a casa connazionali rimasti bloccati all'estero; e, ancora, Alitalia è l'unica compagnia che trasporta organi per i trapianti, radiofarmaci e passeggeri in barella;

infine, il volo intercontinentale più ricco per il mercato, Milano-New York, è affidato a *Emirates* (in gergo aeronautico, quando si collegano due città di Paesi diversi da quello per cui batte il timone delle rispettive compagnie, si chiama diritto di quinta libertà), mentre nulla di simile si registra nelle tratte Parigi-Los Angeles, Francoforte-Tokyo o Madrid-Buenos Aires per *Air France*, *Lufthansa* e *Iberia*;

per far fronte all'emergenza pandemica, la Francia ha sospeso il pagamento delle tasse dovute dalle compagnie aeree francesi, con il beneplacito dell'Unione europea che, peraltro, ha adottato criteri differenti per gli indennizzi: Alitalia riceve 9 euro per posto non pagato, *Air France* 88;

Alitalia, negli ultimi anni, ha certamente registrato perdite ingenti, ma è doveroso chiarire che, con la gestione pubblica, le perdite erano molto inferiori, a conferma del fatto che la presenza dello Stato è determinante per la difesa di un interesse pubblico strategico in una nazione che vive di turismo, cultura, enogastronomia, manifattura, promozione del *made in Italy*: presidiare la sovranità delle infrastrutture e dei collegamenti è vitale per l'Italia; quando lo Stato era azionista (anche se di minoranza) l'azienda fatturava circa 5 miliardi di euro e perdeva 350 milioni di euro l'anno: praticamente il 7 per cento del fatturato. Durante la gestione privata perdeva 600 milioni di euro l'anno con un fatturato di 2.400 milioni di euro: praticamente il 25 per cento. Senza contare che lo Stato dava lavoro a 24.000 persone, mentre oggi l'azienda non arriva alle 11.000 unità;

la campagna mediatica degli ultimi anni ha gettato fango sulla compagnia di bandiera, dipinta come una società decotta, mantenuta in vita dallo Stato, ma destinata a essere accompagnata verso morte certa. Nessuno dice che l'Italia ha la compagnia tra le più sicure del mondo e la più puntuale in Europa, con *record* sedimentati in settant'anni di attività nei quattro angoli del pianeta, che fanno invidia alle altre compagnie, con i migliori piloti, il *catering* primo fra tutti, gli operai specializzati e gli addetti alla manutenzione più bravi, l'assistenza al volo più professionale;

non solo, nessuno mette in conto che un'azienda che fattura 5 miliardi di euro l'anno paga solo di Iva un miliardo allo Stato e versa l'Irpef sugli stipendi dei dipendenti: se si conta quanto l'azienda ha versato ci si rende conto facilmente che non è stata una perdita per la collettività, senza contare il valore dell'indotto che mette

in circolo nell'economia un circuito esteso e altrettanto virtuoso. Andrebbe considerato quanto costerà non avere più Alitalia, quanto perderemmo se fossimo costretti a volare con altre compagnie per promuovere l'Italia nel mondo e garantire la continuità territoriale con regioni economicamente svantaggiate e tutti i servizi pubblici essenziali;

la sovranità garantita dalla Costituzione è un diritto che si compone di tanti piccoli tasselli, tra cui la libertà di volare autonomamente, proprietari dei propri interessi economici, capaci anche di salvaguardare una delle tradizioni aviatorie più prestigiose della storia moderna; una mini compagnia di volo non ci farà toccare il cielo della rinascita italiana;

finora, nonostante 1,3 miliardi di euro di prestiti e 8 proroghe alla restituzione, non si è riusciti a definire una strada chiara per rimettere in corsa Alitalia;

solo un piano industriale serio può salvare la compagnia, in particolare intervenendo sulle cause principali della crisi aziendale: costi di funzionamento troppo elevati, scelte industriali sbagliate, tasse aeroportuali fuori misura, costo del carburante fuori mercato, contratti di *leasing* stellari, mancata sinergia con le gestioni aeroportuali, indebolimento delle tratte a lungo raggio che sono quelle sulle quali è possibile ottenere i maggiori ricavi, concorrenza sleale delle compagnie *low cost*, esternalizzazioni di servizi a elevata professionalità, absurdità della concorrenza con l'alta velocità invece della necessaria sinergia,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative per ristrutturare e rilanciare Alitalia garantendo la continuità operativa della compagnia di bandiera nazionale e gli attuali livelli occupazionali, constatando che le altre principali compagnie hanno un rapporto velivoli/dipendenti molto più oneroso, anche attraverso l'individuazione di nuovi investitori che consentano alla compagnia di tornare a essere competitiva nei mercati internazionali;

- 2) ad adottare iniziative per preservare l'unitarietà degli *asset* di Alitalia riportando *in house* attività *cargo*, *handling* e manutenzione;
 - 3) a incentivare una collaborazione commerciale tra Alitalia e Trenitalia e ad elaborare un piano di intermodalità tra trasporto aereo e trasporto ferroviario alta velocità, per garantire connessioni più rapide e capillari sul territorio nazionale, garantendo così una maggiore sostenibilità ambientale in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030;
 - 4) ad assumere ogni iniziativa di competenza per rimodulare le tasse di navigazione e assicurare costi operativi in linea con il mercato: dai costi relativi alla manutenzione ai costi relativi al carburante e ai costi per i servizi di *leasing* degli aeromobili;
 - 5) ad assumere ogni iniziativa di competenza per garantire gare trasparenti e obblighi fiscali e contrattuali comuni per le compagnie aeree *low cost*;
 - 6) a ridefinire il piano dei trasporti complessivo, in un'ottica di trasporto integrato e di sinergia tra le grandi aziende trasportistiche italiane, in particolare con Trenitalia;
 - 7) ad adottare iniziative per ridefinire il piano nazionale aeroporti, sulla base del piano Enac 2012 – studio *Kpmg-Onetwork-Nomisma*, e per prevedere la realizzazione di un terzo aeroporto del Lazio da destinare a voli *low cost* e con funzioni di aeroporto di servizio e di supporto al principale *hub* nazionale.
- (1-00491) « Rampelli, Lollobrigida, Silvestroni, Mollicone ».

La Camera,

premessi che:

con decreto del Ministero dello sviluppo economico emesso in data 2 maggio 2017 e pubblicato in *Gazzetta ufficiale*, serie generale, n. 104 del 6 maggio 2017, Alitalia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto-

legge n. 347 del 2003 e che, con il medesimo decreto ministeriale è stata altresì disposta la nomina di un collegio di commissari straordinari;

le medesime determinazioni sono state assunte per la società Alitalia Cityliner s.p.a. con il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 12 maggio 2017;

nel 2017 sono state concesse alle citate società diverse proroghe per la presentazione del programma relativo alle società in amministrazione straordinaria;

in data 27 gennaio 2018 i Commissari straordinari hanno sottoposto alla valutazione del Ministero dello sviluppo economico il programma di cessione, individuato quale strumento per il raggiungimento delle finalità conservative del patrimonio produttivo, mediante prosecuzione, riattivazione o riconversione delle attività imprenditoriali;

con decreto del 23 marzo 2018 il Ministero dello sviluppo economico ha autorizzato l'esecuzione del sopra citato programma di cessione dei complessi aziendali di Alitalia e Cityliner;

venivano poi richieste dall'organo commissariale diverse proroghe per l'esecuzione del programma, tenuto conto della necessità di prevedere altresì un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali e, in termini sostanzialmente contestuali, avviare una nuova procedura di cessione, previa ulteriore sollecitazione del mercato, nel rispetto dei principi di parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione;

per sostenere la continuità dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia, lo Stato – nel periodo compreso tra maggio 2017 e gennaio 2020 – ha erogato ad Alitalia finanziamenti a titolo oneroso pari a complessivi 1,3 miliardi di euro;

in data 5 marzo 2020 è stato pubblicato sul sito web della procedura l'invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Ali-

talia-S.a.i, s.p.a. e Alitalia Cityliner s.p.a., entrambe in amministrazione straordinaria;

a causa della sopravveniente emergenza epidemiologica da COVID-19 e la contestuale crisi del trasporto aereo, il Governo ha previsto, con l'articolo 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 e — successivamente — con l'articolo 202 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, la costituzione di una nuova società pubblica, così decidendo di interrompere l'iter di cessione dei complessi aziendali sul mercato avviato nel marzo 2020, con l'obiettivo di garantire la creazione della nuova società su basi industriali solide e sostenibili, nel rispetto dell'ordinamento europeo;

con l'articolo 87 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 si interviene nuovamente sulla costituzione della nuova società pubblica, specificando che in sede di prima applicazione è autorizzata la sua costituzione anche ai fini dell'elaborazione del piano industriale che dovrà essere sottoposto alle valutazioni della Commissione europea, oltre che a quelle del Parlamento nazionale (per il tramite delle Commissioni parlamentari competenti). Inoltre, fermo restando lo stanziamento dei 3 miliardi di euro già previsto dalla norma precedente, il capitale sociale della nuova società è stato individuato in 20 milioni di euro;

l'effettiva costituzione della nuova società, denominata Italia Trasporto Aereo — ITA TS, si è realizzata con il decreto ministeriale del 9 ottobre 2020, registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2020;

a seguito della costituzione della società è stato predisposto e sottoposto alla valutazione delle Commissioni parlamentari competenti il Piano industriale di ITA sul quale la IX Commissione Trasporti ha votato, dopo un ampio approfondimento, il proprio parere il 17 marzo 2021;

l'Amministrazione straordinaria è stata autorizzata a proseguire l'attività di impresa, che si intende utilmente perseguita, ai fini dell'articolo 69, primo comma, del decreto legislativo n. 270 del 1999, sulla base del programma approvato dalla Com-

missione europea, ai sensi dell'articolo 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, provvedendo, conformemente alle valutazioni espresse dalla medesima sul piano industriale, al trasferimento di beni alla nuova società, individuata ai sensi del richiamato articolo 79, anche a trattativa privata;

l'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 ha disciplinato i poteri dei Commissari straordinari in ordine al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia — Società Aerea Italiana s.p.a. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria;

a norma dell'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 30 giugno 2021, n. 99, sono state revocate le procedure dirette, anche ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge n. 137 del 2019, al trasferimento dei complessi aziendali che risultino incompatibili con il piano integrato o modificato tenendo conto della decisione della Commissione;

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, ha modificato il comma 4 dell'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, ampliando i poteri dei commissari, per rendere più efficace l'attività commissariale e aderente alle valutazioni della Commissione;

con la medesima novella legislativa si è inteso poi disciplinare la cessione del marchio « Alitalia », autorizzando la relativa cessione nei confronti di titolari di concessioni o licenze di trasporto aereo individuati tramite procedura di gara nel rispetto delle disposizioni europee e garantendo il pieno rispetto delle regole concorrenziali e la piena valorizzazione del marchio medesimo;

con tale novella si è infine voluto allineare la norma interna a quella comunitaria prevedendo che a seguito della cessione totale o parziale dei compendi azien-

dali del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del Regolamento (CEE) 95/93;

in data 15 luglio 2021, la Commissione europea ha inviato alle istituzioni italiane una lettera nella quale ha valutato positivamente il piano industriale di ITA come modificato a seguito delle interlocuzioni avvenute;

il giorno stesso il Ministero dell'economia e delle finanze ha annunciato la partenza operativa di ITA a far data dal 15 ottobre e il consiglio d'amministrazione della società ha approvato le nuove linee del piano industriale 2021-2025, sulla base di quanto discusso con la Commissione europea;

il piano in questione prevede che la nuova società ITA avrà un contingente iniziale di 2.800 lavoratori, rispetto al totale dei 10.500 dipendenti di Alitalia, per arrivare progressivamente ad un ampliamento del contingente entro il 2025;

inoltre, secondo il piano, ITA potrà essere capitalizzata con 1,35 miliardi di euro, suddivisi in tre *tranche* di cui la prima pari a 700 milioni di euro; potrà partecipare alle gare che verranno bandite per il *brand* Alitalia, per l'attività di *handling* a Fiumicino (in posizione di maggioranza di una *partnership* con soggetti privati), per l'attività di manutenzione (in posizione di minoranza con una *partnership* con soggetti privati) e per le rotte di servizio pubblico, mentre non potrà partecipare alla gara del programma di *loyalty* (MilleMiglia); non potrà rilevare i biglietti prepagati emessi da Alitalia per il periodo successivo al 15 ottobre, data di avvio delle operazioni; potrà partire con 52 aerei; in termini di *slot*, dato il principio di proporzionalità tra questi e la capacità di volo alla partenza, ITA potrà acquisire 175 *slot* giornalieri su Linate (circa l'85 per cento di quelli di Alitalia), 178 su Fiumicino (43 per cento) e quelli che volano sugli altri aeroporti coordinati in Italia e nell'Unione europea;

poter disporre di una compagnia di bandiera è fondamentale, in particolare per garantire adeguati collegamenti aerei su tutto il territorio. Oltre ai collegamenti finalizzati alla continuità territoriale con le isole di Sicilia e Sardegna, il collegamento con tutti gli aeroporti del Paese, infatti, è strategico per l'economia e il turismo, in particolare per quelle regioni non ancora raggiungibili con l'alta velocità ferroviaria;

al tempo stesso, l'operazione, nei limiti assentiti dalla Commissione europea al fine di garantire la discontinuità fra nuovo operatore e Alitalia rischia di produrre un forte impatto soprattutto in termini occupazionali,

impegna il Governo, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica:

- 1) con riferimento agli indirizzi sulle prospettive industriali di ITA:
 - a) ad adottare iniziative per garantire che la nuova società Italia Trasporto Aereo s.p.a. rispetti gli obiettivi del piano industriale approvato dalla Commissione europea e far sì che la sua gestione sia improntata a criteri di efficienza al fine di evitare il verificarsi di politiche e strategie di mercato che hanno portato al fallimento di Alitalia, nel rispetto delle linee guida del piano industriale aggiornato;
 - b) a vigilare affinché sia assicurato un adeguato ed efficiente servizio sul territorio nazionale, in termini di tratte coperte, di frequenza dei voli, di tariffe, garantendo piena tutela dei diritti dei passeggeri;
 - c) a garantire che la nuova società ITA non procuri, con eventuali atteggiamenti non collaborativi, disagi nei riguardi dei passeggeri detentori di titoli di viaggio Alitalia;
- 2) con riferimento al negoziato con la Commissione europea e all'accesso agli atti:
 - a) ad adottare ogni iniziativa di competenza nelle sedi dell'Unione eu-

- ropea per continuare un dialogo, proprio in termini di concorrenza, in ordine ai vincoli operativi nei confronti di ITA, anche in riferimento alla disciplina degli *slot*, per assicurarne l'uniformità a livello europeo;
- b) a trasmettere tempestivamente al Parlamento i documenti ufficiali delle istituzioni nazionali ed europee coinvolte nel procedimento di autorizzazione di ITA con modalità idonee a garantirne la riservatezza e la tutela del segreto industriale;
- 3) con riferimento alla partecipazione di ITA ai futuri bandi per l'assegnazione di servizi:
- a) circa i bandi di gara per l'assegnazione dei rami dell'*handling* e della manutenzione, a garantire la partecipazione, in coerenza con il piano industriale, della nuova società ITA nonché — nell'attuazione dei poteri di indirizzo — ad assicurare che i commissari straordinari di Alitalia predispongano i bandi di cessione del compendio aziendale nel modo più adeguato possibile;
- 4) con riferimento all'intermodalità:
- a) a realizzare un piano di intermodalità sostenibile tra trasporto aereo, trasporto ferroviario, trasporto portuale e trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle regioni meridionali e alle connessioni ferroviarie dell'aeroporto di Roma Fiumicino e trasporto ferroviario o rapido di massa per l'aeroporto di Milano Linate;
- 5) con riferimento alla tutela dei lavoratori dipendenti di Alitalia e del relativo servizio clienti:
- a) ad adottare iniziative volte a tutelare i lavoratori di Alitalia con strumenti di sostegno al reddito e a promuovere percorsi di formazione professionale e di ricolloca-
- zione professionale che salvaguardino le competenze e le professionalità del personale di Alitalia che non potrà essere assorbito da ITA s.p.a.;
- b) a garantire adeguati livelli di formazione per mantenere le abilitazioni e certificazioni al volo in modo da consentire agli *ex* dipendenti Alitalia di tornare a lavorare;
- c) ad adottare iniziative, anche normative, per garantire la tutela del personale di Alitalia con adeguati ammortizzatori sociali, puntando per gli stessi sull'offerta formativa, valorizzandone l'esperienza mediante ricorso a politiche attive del lavoro;
- d) ad adottare ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, per la massima tutela dei livelli occupazionali anche del servizio clienti di Alitalia suddivisi tra Palermo e Rende, tenendo conto dell'esperienza e della professionalità maturate in oltre vent'anni di attività nella gestione del sopraccitato servizio;
- 6) con riferimento ai contratti di lavoro per il personale di ITA:
- a) a promuovere iniziative per la riapertura della trattativa tra ITA e le organizzazioni sindacali, che consenta il ripristino di ordinate relazioni sindacali, anche al fine di ridefinire un nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro nel settore del trasporto aereo e facilitare l'attività di decollo della nuova compagnia;
- b) a promuovere iniziative affinché ITA proceda all'assunzione del personale nel pieno rispetto della normativa nazionale ed europea di riferimento;
- c) a far sì che siano rispettati con il massimo rigore la lettera e lo spirito dell'articolo 203, del decreto-

legge 9 maggio 2020, n. 34, in materia di applicazione del contratto collettivo nazionale del settore aereo stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, da parte di tutte le compagnie operanti nel nostro territorio;

- d) ad attivare un tavolo nazionale sul settore del trasporto aereo nel suo complesso, dove vengano affrontate tutte le crisi aziendali in atto.

(1-00519) « Serracchiani, Davide Crippa, Molinari, Fornaro, Valentini, Boschi ».

La Camera,

premessi che:

in data 2 maggio 2017, il consiglio di amministrazione di Alitalia ha deliberato la richiesta di ammissione della società alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto-legge n. 347 del 2003;

il medesimo giorno, 2 maggio 2017, Alitalia ha quindi formalizzato istanza al Ministero dello sviluppo economico chiedendo l'ammissione della società alla procedura di amministrazione straordinaria, ai sensi dell'articolo 2 del sopra citato decreto-legge, e ha contestualmente presentato ricorso, avanti al tribunale di Civitavecchia, allo scopo di vedere accertato e dichiarato il proprio stato di insolvenza, ai sensi dell'articolo 4 del medesimo decreto;

in accoglimento della citata istanza, con decreto del Ministero dello sviluppo economico emesso in pari data 2 maggio 2017 e pubblicato in *Gazzetta ufficiale*, serie generale, n. 104 del 6 maggio 2017, Alitalia è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria di cui al decreto-legge n. 347 del 2003. Alla procedura di amministrazione straordinaria è stato preposto un collegio commissariale composto dal dottor Luigi Gubitosi, dal professor Enrico Laghi e dal professor Stefano Paleari. Al dottor Luigi Gubitosi sono state

attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissariale;

il tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 17 dell'11 maggio 2017, ha dichiarato l'insolvenza di Alitalia ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347 del 2003;

con successivo decreto del Ministero dello sviluppo economico in data 12 maggio 2017, *Cityliner* è stata anch'essa ammessa, su istanza di Alitalia, alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del decreto-legge n. 347 del 2003, e sono stati nominati quali commissari straordinari sempre il dottor Luigi Gubitosi, il professor Enrico Laghi e il professor Stefano Paleari. Al dottor Luigi Gubitosi sono state attribuite le funzioni di coordinatore del collegio commissariale. Il tribunale di Civitavecchia, sezione fallimentare, con sentenza n. 18 del 26 maggio 2017, ha dichiarato l'insolvenza di *Cityliner* ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347 del 2003;

in data 25 ottobre 2017 le società in amministrazione straordinaria hanno presentato al Ministero dello sviluppo economico istanza per la proroga di 90 giorni del termine per la presentazione del programma delle procedure di amministrazione straordinaria di Alitalia e *Cityliner* a far data dal 29 ottobre 2017. Con decreto in data 27 ottobre 2017 il Ministero dello sviluppo economico ha disposto « la proroga fino al 27 gennaio 2018 del termine di presentazione del programma relativo alle società del gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria »;

in data 27 gennaio 2018 i commissari straordinari hanno sottoposto alla valutazione del Ministero dello sviluppo economico il programma di cessione, previsto dall'articolo 27, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 270 del 1999, individuato quale strumento per il raggiungimento delle finalità conservative del patrimonio produttivo, mediante prosecuzione, riattivazione o riconversione delle attività imprenditoriali, di cui all'articolo 1 del decreto legislativo n. 270 del 1999 e redatto

secondo quanto previsto dagli articoli 54 e seguenti dello stesso decreto e dalle applicabili disposizioni del decreto-legge n. 347 del 2003;

con decreto del 23 marzo 2018 il Ministero dello sviluppo economico ha autorizzato l'esecuzione del sopra citato programma di cessione dei complessi aziendali di Alitalia e *Cityliner*, depositato in data 26 marzo 2018 presso il tribunale di Civitavecchia;

in data 20 marzo 2019 il collegio commissariale ha depositato presso il Ministero dello sviluppo economico istanza motivata di proroga per ulteriori dodici mesi del termine di esecuzione del sopra citato programma ai sensi dell'articolo 4, comma 4-ter, del decreto-legge n. 347 del 2003, stante l'esigenza di completare la procedura di cessione dei complessi aziendali in corso. Il Ministero dello sviluppo economico, previo parere positivo da parte del comitato di sorveglianza, con decreto del 7 maggio 2019 ha accolto l'istanza disponendo la proroga del termine di esecuzione del programma al 23 marzo 2020;

con decreto in data 12 dicembre 2019 l'avvocato Giuseppe Leogrande è stato nominato commissario unico delle procedure di amministrazione straordinaria delle società in amministrazione straordinaria in sostituzione del precedente collegio commissariale dimissionario;

successivamente, con istanza presentata in data 22 gennaio 2020, il commissario straordinario delle società in amministrazione straordinaria, richiamato lo sviluppo del precedente tentativo di cessione dei complessi aziendali conclusosi con esito negativo, ha chiesto la proroga per ulteriori 12 mesi del termine di esecuzione del programma, tenuto conto della necessità di integrare il programma già approvato mediante un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali (il « piano di efficientamento ») in ossequio al disposto del decreto-legge n. 137 del 2019 e, in termini sostanzialmente contestuali, av-

viare una nuova procedura di cessione, previa ulteriore sollecitazione del mercato, nel rispetto dei principi di parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione;

il Ministro dello sviluppo economico, in accoglimento della predetta istanza, ha disposto la proroga per ulteriori 12 mesi e, dunque, sino a tutto il 23 marzo 2021 del termine di esecuzione del programma con proprio decreto in data 25 febbraio 2020;

in data 5 marzo 2020 è stato pubblicato sul sito *web* della procedura l'invito a manifestare interesse per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia-S.a.i. s.p.a. e Alitalia *Cityliner* s.p.a., entrambe in amministrazione straordinaria. L'invito richiedeva ai soggetti interessati di manifestare, entro il 18 marzo 2020, il proprio interesse relativamente alle attività aziendali unitariamente considerate (lotto unico); ovvero, alternativamente, alle attività di *aviation* (lotto *aviation*, comprensivo dei beni e rapporti giuridici destinati alle attività di trasporto aereo delle società in amministrazione straordinaria, come risultanti dagli interventi di riorganizzazione ed efficientamento) e/o alle attività di *handling* (lotto *handling*, che include i beni e rapporti giuridici destinati allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l'assistenza a terra a terzi) e/o alle attività di manutenzione (lotto manutenzione); il lotto unico comprende tutti i beni e i rapporti giuridici ricompresi nel lotto *aviation*, nel lotto *handling* e nel lotto manutenzione;

entro la scadenza sono pervenute una serie di manifestazioni di interesse, nello specifico 3 per il lotto unico, 3 per il lotto *handling* e 2 per il lotto manutenzione;

con l'esplosione della pandemia da COVID-19 all'inizio dell'anno 2020 l'impostazione seguita fino a quel momento da parte del Governo è mutata, abbandonando la linea perseguita fino a quel momento, finalizzata alla valutazione di una cessione di Alitalia alle offerte provenienti dal mercato, per sostituirla con la strategia di una nazionalizzazione della compagnia;

l'articolo 79 — nella versione originaria del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 — ha previsto l'istituzione una società di dimensioni contenute con un capitale sociale limitato e una missione di mero salvataggio del gruppo Alitalia. L'oggetto sociale della nuova società sarebbe stato necessariamente l'affitto dei rami d'azienda delle due società di amministrazione straordinaria e per questo la società avrebbe avuto dimensioni contenute corrispondenti al ridotto respiro del suo soggetto sociale e un capitale limitato. Allo stesso tempo, tale disposizione normativa ha di fatto legittimato il commissario straordinario di Alitalia a sospendere, previo nulla osta da parte del Ministro dello sviluppo economico (prot. 6375 del 26 marzo 2020), la sospensione della procedura di cessione già avviata;

l'impostazione dell'articolo di legge sopra citato è stata radicalmente rivista sempre dal Governo solo qualche mese dopo con l'articolo 202 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, con la finalità di perseguire l'obiettivo di assicurare il quadro normativo necessario al lancio di una società di mercato in totale discontinuità con Alitalia, al fine di garantire la creazione della nuova società su basi industriali solide e sostenibili e nel rispetto dell'ordinamento europeo, perché l'assenza anche solo di uno di questi due elementi ne avrebbe determinato l'insuccesso, rispettivamente, per ragioni di *business* o per motivi giuridici con effetti finanziari;

ad agosto 2020 si è reso necessario un ulteriore intervento normativo, con l'articolo 87 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104. Si interviene sulla costituzione della nuova società pubblica, specificando che in sede di prima applicazione è autorizzata la sua costituzione anche ai fini dell'elaborazione del piano industriale che dovrà essere sottoposto alle valutazioni della Commissione europea, oltre che a quelle del Parlamento nazionale (per il tramite delle commissioni parlamentari competenti). Inoltre e sempre in sede di prima applicazione, fermo restando lo stanziamento dei 3 miliardi di euro già previsto dalla norma precedente, il capitale sociale della nuova

società è individuato in 20 milioni di euro. Intervento normativo che lascia trasparire una forte incertezza in merito alle valutazioni in sede europea e, forse per questo, si limita la nascita della nuova società pubblica, dotata di un capitale minimo di soli 20 milioni di euro, alla sola redazione del piano industriale da sottoporre alla Commissione europea;

per circa un anno la sorte di Alitalia e di Ita spa rimane di fatto sospesa fino al 15 luglio 2021 quando si è conclusa positivamente la discussione con la Commissione europea. In tale data il Ministero dell'economia e delle finanze ha annunciato la partenza operativa di Ita a far data dal 15 ottobre 2021 e il consiglio d'amministrazione ha approvato le nuove linee del piano industriale 2021-2025, sulla base di quanto discusso con la Commissione europea;

come comunicato dal Governo nel corso dell'audizione del 28 luglio 2021 svolta presso le Commissioni riunite trasporti e attività produttive della Camera dei deputati, Ita può essere capitalizzata con 1,35 miliardi di euro, suddivisi in tre *tranche* di cui la prima pari a 700 milioni di euro; Ita potrà partecipare alle gare che verranno bandite per il *brand* Alitalia, per l'attività di *handling* a Fiumicino (in posizione di maggioranza di una *partnership* con soggetti privati), per l'attività di manutenzione (in posizione di minoranza con una *partnership* con soggetti privati) e per le rotte di servizio pubblico, mentre non potrà partecipare alla gara del programma di *loyalty* (MilleMiglia); Ita non potrà rilevare i biglietti prepagati emessi da Alitalia per il periodo successivo al 15 ottobre 2021, data di avvio delle operazioni; Ita potrà partire con 52 aerei (stessa dimensione del piano industriale di dicembre 2020); in termini di *slot*, dato il principio di proporzionalità tra questi e la capacità di volo alla partenza, sul quale ci si è soffermati in precedenza; Ita potrà acquisire 175 *slot* giornalieri su Linate (circa l'85 per cento di quelli di Alitalia), 178 su Fiumicino (43 per cento) e quelli che vola sugli altri aeroporti coordinati in Italia e nell'Unione europea; in relazione alle risorse umane, in ragione

della proporzione tra dimensione e *business*, Ita potrà acquisire, con nuovi contratti, circa 2.800 persone alla partenza e 5.750 a fine piano, trattandosi evidentemente delle risorse di Ita, non di quelle incluse eventualmente in altre società per attività diverse dal volo. In ragione di questi contenuti il consiglio d'amministrazione di Ita ha provveduto, sempre il 15 luglio 2021, ad aggiornare il piano industriale;

poter disporre di una compagnia di bandiera è fondamentale, in particolare per garantire adeguati collegamenti aerei con le regioni del Mezzogiorno d'Italia. Oltre ai collegamenti finalizzati alla continuità territoriale con le isole di Sicilia e Sardegna, il collegamento degli aeroporti del Meridione d'Italia con il resto del Paese è strategico per l'economia e il turismo di queste regioni, in particolare per quelle regioni, come la Calabria, non ancora raggiungibili con l'alta velocità ferroviaria;

al tempo stesso, la liquidazione di Alitalia a decorrere dal 14 ottobre 2021 rischia di produrre un forte impatto in termini occupazionali, in particolare sulla città di Roma e sulla sua provincia, nonché per i lavoratori del servizio clienti situati nelle città di Palermo e Rende, che deve essere adeguatamente fronteggiato con tutti gli strumenti a disposizione,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare iniziative per garantire che la nuova società Italia trasporto aereo spa rispetti gli obiettivi del piano industriale da ultimo modificato il 15 luglio 2021 e far sì che la sua gestione sia improntata a criteri di efficienza, al fine di evitare il verificarsi di politiche e strategie di mercato che hanno portato al fallimento di Alitalia;
- 2) ad adottare iniziative per tutelare con adeguati ammortizzatori sociali e adeguate politiche attive di ricollocazione professionale il personale di Alitalia che non potrà essere assorbito da Ita spa, anche valutando, ove possibile, percorsi di pensionamento anticipato;
- 3) a realizzare un piano di intermodalità tra trasporto aereo, trasporto ferrovia-

rio e trasporto pubblico locale incentrato sulla stretta collaborazione tra Ita spa e Trenitalia, con particolare riferimento alle regioni meridionali.

(1-00512) (*Nuova formulazione*) « Pentangelo, Zangrillo, Rosso, Sozzani, Musella, D'Attis ».

La Camera,

premesso che:

con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 2 maggio 2017, Alitalia – Società Aerea Italiana s.p.a. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, ai sensi del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, perché dotata – all'atto di presentazione dell'istanza – di un numero di dipendenti ed un indebitamento complessivo superiori alle soglie minime di legge;

con il medesimo decreto ministeriale, alla luce della complessità della procedura di amministrazione straordinaria, è stata altresì disposta la nomina di un collegio di commissari straordinari, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 38, comma 2, e dell'articolo 8, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270;

le medesime determinazioni sono state assunte per la società Alitalia *Cityliner* s.p.a. con il decreto del Ministro dello sviluppo economico del 12 maggio 2017;

per sostenere la continuità dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia, lo Stato – nel periodo compreso tra maggio 2017 e gennaio 2020 – ha erogato ad Alitalia finanziamenti a titolo oneroso pari a complessivi 1,3 miliardi di euro;

a causa della sopravveniente emergenza epidemiologica da COVID-19 e la contestuale crisi del trasporto aereo cui è andata incontro anche Alitalia, il Governo ha disposto – con l'articolo 79 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, e con l'articolo 202 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 – la nazionalizzazione della medesima compagnia, destinando allo scopo 3

miliardi di euro, così decidendo di interrompere l'iter di cessione dei complessi aziendali sul mercato avviato nel marzo 2020 con la pubblicazione del bando;

infatti, la nuova compagnia pubblica di trasporto aereo Ita è stata istituita giuridicamente con l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, il quale ha anche stabilito al comma 4-bis che la « newco » predisponesse « un piano industriale di sviluppo e ampliamento dell'offerta » da sottoporre all'approvazione sia delle Commissioni parlamentari competenti per settore che della Direzione concorrenza della Commissione europea;

l'articolo 202 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, è intervenuto sul citato articolo 79 con la finalità di perseguire l'obiettivo di assicurare il quadro normativo necessario al lancio di una società di mercato in totale discontinuità con Alitalia, al fine di garantire la creazione della nuova società su basi industriali solide e sostenibili e nel rispetto dell'ordinamento europeo, perché l'assenza anche solo di uno di questi due elementi ne avrebbe determinato l'insuccesso, rispettivamente, per ragioni di *business* o per motivi giuridici con effetti finanziari;

con l'articolo 87 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 107, si interviene sulla costituzione della nuova società pubblica, specificando che, in sede di prima applicazione, è autorizzata la sua costituzione anche ai fini della elaborazione del piano industriale che dovrà essere sottoposto alle valutazioni della Commissione europea oltre che a quelle del Parlamento nazionale (per il tramite delle commissioni parlamentari competenti). Inoltre e sempre in sede di prima applicazione, fermo restando lo stanziamento dei 3 miliardi di euro già previsto dalla norma precedente, il capitale sociale della nuova società è individuato in 20 milioni di euro;

in data 15 luglio 2021, la Commissione europea ha inviato alle istituzioni italiane una lettera nella quale ha

valutato positivamente il piano industriale di Ita come modificato a seguito delle interlocuzioni avvenute; il giorno stesso il Ministero dell'economia e delle finanze ha annunciato la partenza operativa di Ita a far data dal 15 ottobre e il consiglio d'amministrazione della società ha approvato le nuove linee del piano industriale 2021-2025, sulla base di quanto discusso con la Commissione europea;

il piano in questione prevede che la nuova società Ita procederà nell'immediato all'assunzione di 2.800 lavoratori, rispetto al totale dei 10.500 dipendenti di Alitalia, per arrivare progressivamente ad assorbire complessivamente, entro il 2025, 5.700 lavoratori;

inoltre, secondo il piano, Ita potrà essere capitalizzata con 1,35 miliardi di euro, suddivisi in tre *tranche* di cui la prima pari a 700 milioni di euro; potrà partecipare alle gare che verranno bandite per il *brand* Alitalia, per l'attività di *handling* a Fiumicino (in posizione di maggioranza di una *partnership* con soggetti privati), per l'attività di manutenzione (in posizione di minoranza con una *partnership* con soggetti privati) e per le rotte di servizio pubblico, mentre non potrà partecipare alla gara del programma di *loyalty* (MilleMiglia); non potrà rilevare i biglietti prepagati emessi da Alitalia per il periodo successivo al 15 ottobre, data di avvio delle operazioni; potrà partire con 52 aerei (stessa dimensione del piano industriale di dicembre); in termini di *slot*, dato il principio di proporzionalità tra questi e la capacità di volo alla partenza, sul quale ci si è soffermati in precedenza, Ita potrà acquisire 175 *slot* giornalieri su Linate (circa l'85 per cento di quelli di Alitalia), 178 su Fiumicino (43 per cento) e quelli che volano sugli altri aeroporti coordinati in Italia e nell'Unione europea;

tale situazione richiederebbe un intervento convinto da parte del Governo per assicurare una forma di tutela e di accompagnamento al reddito per tutti i lavoratori di Alitalia che non dovessero essere ricollocati entro la data del 2025;

non lascia ben sperare l'annuncio dell'uscita da Assaereo da parte di Ita, finalizzata alla disapplicazione del contratto collettivo nazionale della categoria, uscita che si pone in aperto contrasto con la disposizione prevista dall'articolo 203 del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34, che prevede che i vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettati a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa Agenzia europea per la sicurezza aerea (Easa) o, dalla normativa nazionale, nonché alla vigilanza dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) secondo le vigenti disposizioni, applicano ai propri dipendenti, con base di servizio in Italia ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal contratto collettivo nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale;

tale disposizione, che sostanzialmente riproduce per il settore aeroportuale la disciplina vigente da vent'anni nel settore portuale, è finalizzata ad uniformare la tutela dei lavoratori e quindi a tutelare le imprese come Alitalia dalle imprese che in questi anni hanno messo in atto iniziative di concorrenza sleale e *dumping*,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare tutte le iniziative di competenza affinché venga riaperto e si faccia ricorso al fondo « nuove competenze Anpal » per mantenere attive le certificazioni del personale Alitalia e tutelarne le professionalità;
- 2) a garantire, in qualità di azionista, l'impegno formale, in coerenza con il piano industriale della nuova società Ita, su cui le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole, a partecipare ai prossimi bandi di gara per l'assegnazione dei rami del-

l'handling e della manutenzione garantendo la tutela dei livelli occupazionali;

- 3) ad assicurarsi che venga applicato in modo rigoroso l'articolo 203 del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34, in materia di applicazione del contratto collettivo nazionale del settore aereo stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, da parte della nuova società Ita e da tutte le altre compagnie operanti nel nostro territorio;
- 4) ad adottare ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, al fine di assicurare l'estensione della cassa integrazione per tutti i lavoratori non riallocati, puntando per gli stessi sull'offerta formativa, valorizzandone l'esperienza mediante il ricorso a politiche attive del lavoro;
- 5) a garantire, in qualità di azionista, che la nuova società Ita non procuri, con eventuali atteggiamenti non collaborativi, disagi nei riguardi dei passeggeri detentori di titoli di viaggio Alitalia.

(1-00514) *(Nuova formulazione)* « Molinari, Rixi, Saltamartini, Andreuzza, Badole, Basini, Bazzaro, Bellachioma, Belotti, Benvenuto, Bianchi, Billi, Binelli, Bisa, Bitonci, Boldi, Boniardi, Bordonali, Claudio Borghi, Bubi-sutti, Caffaratto, Cantalamessa, Caparvi, Capitanio, Carrara, Castiello, Vanessa Cattoi, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cestari, Coin, Colla, Colmellere, Comaroli, Comencini, Covolo, Andrea Crippa, Dara, De Angelis, De Martini, D'Eramo, Di Muro, Di San Martino Lorenzato Di Ivrea, Donina, Durigon, Fantuz, Ferrari, Fiorini, Fogliani, Lorenzo Fontana, Formentini, Foscolo, Frassini, Furguele, Galli, Gastaldi, Gerardi, Germanà, Giaccone, Giacometti, Giglio Vigna, Gobbato, Golinelli, Gri-

moldi, Gusmeroli, Iezzi, Invernizzi, Lazzarini, Legnaioli, Liuni, Lolini, Eva Lorenzoni, Loss, Lucchini, Lucentini, Macchianti, Maggioni, Manzato, Marchetti, Mariani, Maturi, Micheli, Minardo, Morrone, Moschioni, Murelli, Alessandro Pagano, Panizzut, Paolin, Paolini, Parolo, Patassini, Pattelli, Paternoster, Pettazzi, Piastra, Picchi, Piccolo, Potenti, Pretto, Racchella, Raffaelli, Ravetto, Ribolla, Snider, Stefani, Sutto, Tarantino, Tateo, Tiramani, Toccalini, Tomasi, Tombolato, Tonelli, Turri, Valbusa, Vallotto, Viviani, Raffaele Volpi, Zanella, Zennaro, Zicchieri, Ziello, Zoffili, Zordan ».

La Camera,

premessi che:

in virtù delle disposizioni del decreto-legge n. 34 del 2020, novellando l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, si è provveduto alla costituzione di una nuova società di trasporto aereo, controllata direttamente dallo Stato. Successivamente il decreto-legge n. 104 del 2020 ha precisato che l'esercizio dell'attività da parte della stessa è subordinato alle valutazioni della Commissione europea. L'effettiva costituzione della nuova società (denominata Italia trasporto aereo - Ita spa) si è realizzata con il decreto ministeriale del 9 ottobre 2020, registrato alla Corte dei conti il 30 ottobre 2020;

a seguito della costituzione della società è stato predisposto e sottoposto alla valutazione delle Commissioni parlamentari competenti il Piano industriale di Ita sul quale la IX Commissione (Trasporti) ha votato, dopo un ampio approfondimento, il proprio parere il 17 marzo 2021;

a seguito della decisione finale della Commissione europea, è stato predisposto un aggiornamento dell'originario piano in-

dustriale di Ita, aggiornamento che per tratti generali è stato presentato dagli amministratori di Ita durante l'audizione del 21 settembre 2021 presso le Commissioni IX e XI;

sulla base dei dati resi noti, la nuova società Ita procederà nell'immediato all'assunzione di 2.800 lavoratori, rispetto al totale dei 10.500 dipendenti di Alitalia, per arrivare progressivamente ad assorbire complessivamente, entro il 2025, 5.700 lavoratori;

è di tutta evidenza che un processo di tale complessità e delicatezza sul piano sociale ed occupazionale necessita di interventi di accompagnamento, per tutta la durata del piano industriale, che sostengano i redditi dei lavoratori di Alitalia che non dovessero trovare ricollocazione entro la suddetta data del 2025;

l'applicazione del Contratto collettivo nazionale di lavoro è condizione necessaria ad evitare *dumping* salariale e costituirebbe un grave precedente la disapplicazione di tale strumento da parte di un'azienda controllata dallo Stato;

l'articolo 203 del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34, al comma 1 ha disposto che: «I vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettati a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) o dalla normativa nazionale nonché alla vigilanza dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) secondo le vigenti disposizioni, applicano ai propri dipendenti, con base di servizio in Italia ai sensi del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal Contratto Collettivo Nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale», dando così una chiara indicazione della volontà del legislatore di individuare il Contratto collettivo nazionale di settore come strumento essenziale

per garantire i diritti dei lavoratori e per evitare pratiche scorrette di *dumping* salariale e fiscale; in tal modo il legislatore ha sostanzialmente riprodotto per il settore aeroportuale la disciplina vigente da vent'anni nel settore portuale;

Ita ha sicuramente la necessità di ottenere condizioni di grande flessibilità nella fase di *start up* delle proprie attività, ma questo va ottenuto con accordi sindacali nel rispetto dell'impianto normativo oggi vigente. Inoltre l'articolo 2112 del Codice civile stabilisce che: « In caso di trasferimento d'azienda, il rapporto di lavoro continua con il cessionario ed il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano. » e che: « Le disposizioni del presente articolo si applicano altresì al trasferimento di parte dell'azienda, intesa come articolazione funzionalmente autonoma di un'attività economica organizzata, identificata come tale dal cedente e dal cessionario al momento del suo trasferimento. » Pertanto, l'alienazione da parte di Alitalia ad Ita di singoli beni comunque costitutivi di articolazione funzionalmente autonoma delle attività di *aviation* rientra nel campo di applicazione del richiamato articolo del Codice civile, nonostante l'intervento contenuto nell'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, in corso di conversione;

al tempo stesso, va ricordato che l'ultimo rinnovo contrattuale per i dipendenti di Alitalia risale al 2014 e che da diversi anni le retribuzioni sono oramai livellate a quelle delle compagnie comparabili;

in data 24 agosto 2021 la nuova società Ita ha affidato alla società Covisian la gestione del servizio clienti, non prevedendo alcun vincolo occupazionale e retributivo per i 621 lavoratori operanti tra Palermo e Rende che da oltre vent'anni gestiscono analogo servizio di Alitalia per il tramite della società Alriaviva. Al tavolo istituzionale richiesto dalle organizzazioni sindacali e convocato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali è stata proposta da Covisian l'assunzione di 100 *Full Time Equivalent* FTE, senza alcuna

garanzia su livelli retributivi e scatti d'anzianità;

serve certezza per le migliaia di lavoratrici e lavoratori coinvolti, a partire dal pagamento degli stipendi e della cassa integrazione e, soprattutto, per futuro di una compagnia che ha il potenziale per svolgere un ruolo di primo piano nel mercato europeo ed internazionale;

L'Italia non può farsi trovare impreparata rispetto alla riapertura dei traffici aerei e il piano industriale deve essere coerente e all'altezza della sfida che attende un Paese come il nostro a spiccata vocazione turistica, anche alla luce delle grandi opportunità che si aprono con le risorse di *Next generation EU* per un disegno integrato di mobilità;

appare urgente la convocazione di un tavolo nazionale in cui l'intero Governo si assuma la responsabilità politica del futuro della compagnia, assicurando chiarezza in merito al percorso di riassorbimento in Ita del personale, al prolungamento dell'ammortizzatore sociale per scongiurare il rischio esuberi, nonché il pieno e fedele rispetto delle norme del contratto nazionale;

i dati resi noti dall'Enac relativi al traffico aereo nazionale nel 2020 certificano ufficialmente come quello italiano sia il mercato più liberalizzato dell'Unione europea. Se si analizzano le cifre emerge che soltanto il 35 per cento dei voli interni è a carico di Alitalia contro il 56 per cento complessivo delle compagnie *low cost* (Ryanair 32,5 per cento; Volotea 12,1 per cento ed Easyjet 11,5 per cento), mentre, per quanto riguarda i collegamenti internazionali, Alitalia si ferma al 7,7 per cento. Emerge poi che i vettori italiani coprono una quota limitata al 19,9 per cento a fronte dell'oltre 70 per cento della quota in mano alle altre compagnie europee,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, al fine di assi-

- curare, per tutta la durata del piano industriale di Ita, la tutela del reddito per lavoratori del settore *aviation* che restano in Alitalia, tenuto conto che a decorrere dal 23 settembre 2021, almeno 7.000 lavoratori saranno senza lavoro e senza cassa integrazione guadagni;
- 2) ad adottare ogni iniziativa utile, anche di carattere normativo, per la piena tutela occupazionale dei 621 lavoratori del servizio clienti di Alitalia suddivisi tra Palermo e Rende, salvaguardando profili orari e livelli retributivi e tenendo conto dell'esperienza e della professionalità maturate in oltre vent'anni di attività nella gestione del sopraccitato servizio;
 - 3) ad adottare le opportune iniziative per assicurare la validità dei brevetti dei lavoratori, in modo da consentire loro di tornare a lavorare;
 - 4) a garantire, in qualità di azionista, in coerenza con il Piano industriale sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole, l'impegno della nuova società Ita a partecipare ai prossimi bandi di gara per l'assegnazione dei servizi nei settori dell'*handling* e della manutenzione;
 - 5) a promuovere un tavolo istituzionale per la riapertura della trattativa tra Ita e le organizzazioni sindacali, che consenta il ripristino di ordinate relazioni sindacali, funzionali a facilitare l'attività di decollo della nuova compagnia;
 - 6) a garantire, in qualità di azionista, che la società controllata Ita applichi il Contratto collettivo nazionale del trasporto aereo e che proceda all'assunzione del personale attingendo in via prioritaria dal bacino dei dipendenti del gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria;
 - 7) a far sì che siano rispettati con il massimo rigore la lettera e lo spirito del citato articolo 203, del decreto-legge 9 maggio 2020, n. 34 in materia di applicazione del Contratto collettivo nazionale del settore aereo stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, da parte di tutte le compagnie operanti nel nostro territorio;
 - 8) a trasmettere tempestivamente al Parlamento i documenti ufficiali delle istituzioni nazionali ed europee coinvolte nel procedimento di autorizzazione di Ita, a cominciare dalla decisione della Commissione europea di cui all'articolo 7, comma 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, necessari a consentire al Parlamento medesimo di svolgere la funzione prevista dall'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020;
 - 9) ad attivare un tavolo nazionale sul settore del trasporto aereo nel suo complesso, dove vengano affrontate tutte le crisi aziendali in atto.
- (1-00515) « Gariglio, Luciano Cantone, Fasina, Fiano ».
- La Camera,
- premesso che:
- con decreto del Ministero dello sviluppo economico del 2 maggio 2017, l'Alitalia è stata posta in amministrazione straordinaria;
- con l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 è stata costituita una nuova società (ITA s.p.a.), cui l'amministrazione straordinaria dell'Alitalia avrebbe dovuto cedere diversi settori del compendio aziendale, previa predisposizione da parte di Ita di un piano industriale di sviluppo e di ampliamento dell'offerta da sottoporre all'approvazione sia delle Commissioni parlamentari competenti per settore che della direzione concorrenza della Commissione europea;
- il citato articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 è stato poi modificato dall'articolo 202 del decreto-legge n. 34 del 2020 (cosiddetto decreto rilancio), il quale ha stabilito che il Ministero dell'economia e

delle finanze avrebbe contribuito con 3 miliardi di euro, da sottoscrivere nell'anno 2020, al capitale sociale. Il medesimo articolo 202 ha previsto anche compensazioni per gli operatori aerei per le perdite dovute al calo del traffico aereo in conseguenza della pandemia;

secondo quanto stabilito dalle predette disposizioni, nella seduta del 17 marzo 2021 la IX Commissione della Camera dei deputati ha reso un parere favorevole sul piano industriale presentato da Ita nel dicembre 2020;

senonché, *medio tempore* sono intervenuti diversi fattori che hanno costretto la dirigenza di Ita a modificare in modo significativo quel piano industriale;

anzitutto la Commissione europea ha posto una serie di stringenti vincoli all'iniziativa di Ita, soprattutto nell'ottica di evitare di considerare la partecipazione pubblica come un surrettizio aggiramento delle disposizioni dei trattati europei in materia di aiuti di Stato;

in primo luogo, l'apporto pubblico di capitale è stato ridotto ad un miliardo e 350 milioni di euro; in secondo luogo, la Commissione europea ha imposto una netta discontinuità aziendale, per cui tutti i comparti dell'Alitalia non sono trasferibili a Ita, e questa è costretta a considerare l'ipotesi di acquistarli in seguito a un bando di gara. Per conseguenza, l'unico trasferimento diretto autorizzato è stato nel settore del volo (*aviation*); in terzo luogo, le autorità europee hanno derogato per Ita alla regola, sinora osservata in tempo di pandemia, per cui gli *slot* aeroportuali assegnati si conservano anche in mancanza dell'operatività di volo, con conseguente pericolo di perdita degli *slot* solo per Ita;

circa gli ulteriori mutamenti di contesto, rispetto al piano aziendale del dicembre 2020, occorre considerare che le operazioni di Ita partiranno in ritardo rispetto al piano, vale a dire dopo l'esaurimento della stagione estiva 2021 (solo il 15 ottobre 2021), così perdendosi un frangente temporale decisivo per il primo esercizio;

inoltre si è registrato il notevole aumento del prezzo del carburante (da circa 400 euro a tonnellata agli odierni 650 euro a tonnellata);

è forte la preoccupazione per il personale dell'Alitalia, visto il pericolo reale di non poter avere le adeguate garanzie occupazionali;

alla luce di quanto esposto, Ita si trova sostanzialmente a operare come una *start-up* e deve essere sostenuta in questa difficile fase di avvio e di recupero delle quote di mercato già detenute dall'Alitalia, che potrà realizzarsi solamente in concomitanza con una robusta ripresa del traffico internazionale. A questo proposito è evidente che una piena sostenibilità economica per Ita si avrà solo con un'intensa operatività di lungo raggio;

è necessario che Ita trovi tempestivamente un solido *partner*, giacché non può atteggiarsi a compagnia *stand alone*,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare ogni iniziativa di competenza nelle sedi dell'Unione europea per un'ulteriore valutazione e discussione, proprio in termini di concorrenza, in ordine ai vincoli operativi nei confronti di Ita, considerato in particolare che appare pregiudizievole la condizione di dover effettuare voli anche in carenza di domanda solo per non perdere gli *slot*, circostanza che determina un doppio spreco, economico e ambientale;
- 2) a porre speciale attenzione all'integrazione modale, in particolare alle connessioni ferroviarie degli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Linate;
- 3) a farsi promotore, in considerazione delle diffuse e legittime preoccupazioni circa il futuro del personale, di sedi di confronto tra la dirigenza aziendale e le rappresentanze sindacali dei lavoratori nella prospettiva di un ampliamento delle opportunità occupazionali e comunque della salvaguardia dei livelli di professionalità acquisiti;

4) circa i futuri bandi di gara per l'assegnazione dei rami dell'*handling* e della manutenzione, a garantire, in qualità di azionista, l'impegno formale, in coerenza con il Piano industriale, su cui hanno espresso parere favorevole le competenti Commissioni parlamentari, della nuova società Ita a parteciparvi, nonché — nell'attuazione dei poteri di indirizzo — ad assicurarsi che i commissari straordinari dell'Alitalia predispongano i bandi di cessione del compendio aziendale nel modo più adeguato possibile allo scopo della continuità produttiva.

(1-00516) « Nobili, Fregolent ».

La Camera,

premesso che:

dopo la crisi e il commissariamento della Società Alitalia s.p.a., il 15 ottobre 2021 è previsto il primo volo della nuova compagnia Ita (Italia trasporto aereo), la società di trasporto aereo inizialmente prevista dal decreto-legge n. 34 del 2019 che ha disciplinato le modalità per il superamento della crisi di Alitalia, autorizzando l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea e disponendo il trasferimento dei compensi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria;

il decreto-legge n. 34 del 2020 ha previsto la possibilità per la nuova società di acquisire (anche tramite società controllate o collegate) rami d'azienda di società in amministrazione straordinaria e di subentrare a tali società nell'attuazione di contratti di servizio pubblico in materia di continuità territoriale, senza alcun esplicito riferimento alla società Alitalia; a norma del decreto 34 del 2020, la nuova società è stata costituita per « l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone »;

le linee guida sul piano industriale della nuova società, presentate il 16 luglio 2021, delineano una società profittevole in

uno scenario di ripresa della domanda di mercato e in netta discontinuità rispetto ad Alitalia; in termini di struttura, le linee guida configurano la nuova società come una *holding* operativa che gestirà direttamente il ramo volo, destinata a controllare due società specializzate da aprire a *partnership* con primari operatori per manutenzione e *handling*; nelle linee guida si prospettano anche potenziali sviluppi futuri verso attività collegate al ramo volo, quali i voli *charter* destinati al settore turistico e la valorizzazione del *business cargo*, in *joint venture* o partecipazioni di minoranza con operatori specializzati; Ita opererà rotte profittevoli e rotte di presidio e di federaggio, ossia rotte che perseguono l'obiettivo di presidiare mercati rilevanti e di connettere adeguatamente i clienti con altri voli;

nel corso dell'audizione del 28 luglio 2021 del Governo presso le Commissioni riunite Trasporti e Attività produttive della Camera dei deputati, è emerso che Ita potrà partecipare alle gare bandite per il *brand* Alitalia, la manutenzione, l'*handling* e per le rotte di servizio pubblico, ma non potrà partecipare alla gara del programma di *loyalty* (MilleMiglia); Ita non potrà fornire il servizio per i biglietti prepagati emessi da Alitalia per il periodo successivo al 15 ottobre 2021; Ita acquisirà solo una parte degli *slot* Alitalia: ad esempio, Ita avrà 175 *slot* giornalieri su Linate, circa l'85 per cento di quelli di Alitalia, 178 su Fiumicino (il 43 per cento di Alitalia);

quanto alla flotta, Ita ha una dotazione iniziale di 52 aerei di cui il 13 per cento circa adatti per il lungo raggio; si prevede, nel 2025, di raggiungere una flotta di 105 aerei (più 101 per cento) di cui circa il 22 per cento per il lungo raggio; l'obiettivo è di arrivare, nel 2025, con il 77 per cento della flotta formata da aerei di nuova generazione, che consentono di ridurre consumi ed impatto ambientale;

quanto alle risorse umane, rispetto al totale dei 10.500 dipendenti di Alitalia, la nuova società prevede di assumere inizialmente 2.800 lavoratori, per arrivare pro-

gressivamente ad assorbire complessivamente, entro il 2025, 5.700 lavoratori,

impegna il Governo:

- 1) a monitorare costantemente la nuova società affinché si sviluppi secondo criteri più profittevoli, sostenibili e di mercato rispetto ad Alitalia, in coerenza con le linee guida del piano industriale aggiornato;
- 2) ad adottare iniziative, anche normative, per garantire la tutela del personale di Alitalia con adeguati ammortizzatori sociali, prevedendo, ove possibile, l'applicazione di politiche attive del lavoro con ricollocazione dei lavoratori, ovvero prepensionamenti del personale non assorbito da Ita;
- 3) a vigilare affinché sia assicurato un adeguato ed efficiente servizio sul territorio nazionale, in termini di tratte coperte, di frequenza dei voli, di tariffe,

garantendo piena tutela dei diritti dei passeggeri;

- 4) ad adottare opportune iniziative per razionalizzare i costi operativi dei *leasing* degli aeromobili, garantendo l'espletamento di gare trasparenti e competitività tra « *lessors* »;
- 5) ad assumere ogni iniziativa di competenza, in coerenza con il piano industriale, per garantire la partecipazione della società Ita ai prossimi bandi di gara per l'assegnazione dell'*asset cargo*;
- 6) ad adottare opportune iniziative al fine di incentivare forme di trasporto sostenibile integrando un piano di intermodalità ferroviaria e portuale con il piano industriale sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole.

(1-00517) « Mugnai, Baldini, De Girolamo, Rospi, Ruffino, Marin, Berardini ».

