

572.

Allegato A

## DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

### INDICE

|                                                                                                                     | PAG. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | PAG. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>Organizzazione dei tempi di esame: doc. LVII, n. 4-bis e mozioni nn. 1-00520 e 1-00521</b> .....                 | 3    | Atti di controllo e di indirizzo.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 18   |
| <b>Comunicazioni</b> .....                                                                                          | 5    | <i>ERRATA CORRIGE</i> .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 18   |
| Missioni vevoli nella seduta del 5 ottobre 2021 .....                                                               | 5    | <b>Mozioni Rampelli ed altri n. 1-00491, 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, Mugnai ed altri n. 1-00517, Serracchiani, Davide Crippa, Molinari, Fornaro, Valentini, Boschi, Lupi, Angiola e Marin n. 1-00519 (Nuova formulazione) e Serracchiani, Davide Crippa, Molinari, Fornaro, Valentini e Boschi n. 1-00519 concernenti iniziative volte al rilancio di Alitalia e al mantenimento della continuità operativa e degli attuali livelli occupazionali della compagnia di bandiera</b> ..... | 19   |
| Progetti di legge (Annunzio; Ritiro di proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente) .....       | 5, 6 | Mozioni.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 19   |
| Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento) .....                                          | 8    | <b>Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 17 agosto 2021, n. 117, recante disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021 (A.C. 3269)</b> .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 46   |
| Corte costituzionale (Annunzio di sentenze).                                                                        | 8    | Parere della V Commissione .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 46   |
| Corte dei conti (Trasmissione di documenti).                                                                        | 9    | Articolo unico; Articoli del decreto-legge .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 46   |
| Documenti ministeriali (Trasmissione) . . . 9, 10, 11                                                               |      | Proposte emendative.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 50   |
| Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di documenti) ..... | 11   | Ordini del giorno .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 51   |
| Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....                                                                | 11   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |      |
| Avvio di procedure d'infrazione (Comunicazione).....                                                                | 17   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |      |
| Provvedimenti concernenti amministrazioni locali (Annunzio) .....                                                   | 18   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |      |
| Regione Emilia-Romagna (Trasmissione di un documento).....                                                          | 18   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |      |
| Nomine ministeriali (Comunicazione) .....                                                                           | 18   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |      |

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

PAGINA BIANCA

**ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME:**  
**DOC. LVII, N. 4-BIS E MOZIONI NN. 1-00520 E 1-00521**

**DOC. LVII, N. 4-BIS — NOTA DI AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2021**

Tempo complessivo: 3 ore e 15 minuti.

|                                                 |                         |
|-------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>Relatore</b>                                 | <b>20 minuti</b>        |
| <b>Governo</b>                                  | <b>20 minuti</b>        |
| <b>Interventi a titolo personale</b>            | <b>26 minuti</b>        |
| <b>Gruppi</b>                                   | <b>2 ore e 9 minuti</b> |
| <i>MoVimento 5 Stelle</i>                       | <i>23 minuti</i>        |
| <i>Lega – Salvini premier</i>                   | <i>21 minuti</i>        |
| <i>Partito Democratico</i>                      | <i>17 minuti</i>        |
| <i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>     | <i>15 minuti</i>        |
| <i>Fratelli d'Italia</i>                        | <i>11 minuti</i>        |
| <i>Italia Viva</i>                              | <i>10 minuti</i>        |
| <i>Coraggio Italia</i>                          | <i>10 minuti</i>        |
| <i>Liberi e Uguali</i>                          | <i>8 minuti</i>         |
| <b>Misto:</b>                                   | <b>14 minuti</b>        |
| <i>L'Alternativa c'è</i>                        | <i>4 minuti</i>         |
| <i>MAIE-PSI-Facciamoeco</i>                     | <i>2 minuti</i>         |
| <i>Centro Democratico</i>                       | <i>2 minuti</i>         |
| <i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i> | <i>2 minuti</i>         |
| <i>Minoranze Linguistiche</i>                   | <i>2 minuti</i>         |
| <i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>     | <i>2 minuti</i>         |

**MOZIONI NN. 1-00520 E 1-00521 — INIZIATIVE IN MATERIA  
DI LAVORO AGILE NELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI**

Tempo complessivo, comprese le dichiarazioni di voto: 6 ore (\*).

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| <b>Governo</b>                 | <b>25 minuti</b> |
| <b>Richiami al Regolamento</b> | <b>10 minuti</b> |

|                                                 |                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Tempi tecnici</b>                            | <b>5 minuti</b>                                                                                                      |
| <b>Interventi a titolo personale</b>            | <b>59 minuti</b><br><i>(con il limite massimo di 8 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i> |
| <b>Gruppi</b>                                   | <b>4 ore e 21 minuti</b>                                                                                             |
| <i>MoVimento 5 Stelle</i>                       | <b>48 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Lega – Salvini premier</i>                   | <b>43 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Partito Democratico</i>                      | <b>35 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>     | <b>31 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Fratelli d'Italia</i>                        | <b>23 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Italia Viva</i>                              | <b>21 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Coraggio Italia</i>                          | <b>20 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>Liberi e Uguali</i>                          | <b>17 minuti</b>                                                                                                     |
| <b>Misto:</b>                                   | <b>23 minuti</b>                                                                                                     |
| <i>L'Alternativa c'è</i>                        | 9 minuti                                                                                                             |
| <i>MAIE-PSI-Facciamoeco</i>                     | 4 minuti                                                                                                             |
| <i>Centro Democratico</i>                       | 3 minuti                                                                                                             |
| <i>Noi con l'Italia – USEI-Rinascimento ADC</i> | 3 minuti                                                                                                             |
| <i>Minoranze Linguistiche</i>                   | 2 minuti                                                                                                             |
| <i>Azione – +Europa – Radicali Italiani</i>     | 2 minuti                                                                                                             |

(\*) Al tempo sopra indicato si aggiungono 5 minuti per l'illustrazione di ciascuna mozione.

## COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli  
nella seduta del 5 ottobre 2021.**

Amitrano, Ascani, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Carfagna, Carinelli, Casa, Castelli, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Davide Crippa, D'Arrando, D'Incà, D'Uva, Dadone, De Maria, Luigi Di Maio, Di Stefano, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Lorefice, Losacco, Lupi, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Marin, Melilli, Migliore, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Pallazzotto, Parolo, Pastorino, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Andrea Romano, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scutellà, Seracchiani, Carlo Sibilia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Testamento, Vignaroli, Zanettin, Zoffili.

*(Alla ripresa pomeridiana della seduta).*

Amitrano, Ascani, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Carfagna, Carinelli, Casa, Castelli, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Davide Crippa, D'Arrando, D'Incà, D'Uva, Dadone, De Maria, Luigi Di Maio, Di Stefano, Gregorio Fontana, Ilaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Lorefice, Losacco, Lupi, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Marin, Melilli, Migliore, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè,

Mura, Nesci, Occhiuto, Orlando, Paita, Pallazzotto, Parolo, Pastorino, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Andrea Romano, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scutellà, Seracchiani, Carlo Sibilia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Stumpo, Tabacci, Tasso, Testamento, Vignaroli, Zanettin, Zoffili.

**Annunzio di proposte di legge.**

In data 27 settembre 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CASCIELLO: « Istituzione e disciplina del ruolo professionale degli avvocati che prestano servizio presso gli uffici legali delle amministrazioni pubbliche non statali e degli enti pubblici » (3294);

SERRACCHIANI e MURA: « Modifiche al capo I del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2019, n. 26, in materia di reddito di cittadinanza » (3295).

In data 28 settembre 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa delle deputate:

GAGLIARDI: « Modifiche all'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione relativa alle spese sostenute per l'assistenza personale nei casi di non autosufficienza nel compimento degli atti della vita quotidiana » (3296).

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE FASCINA: « Modifica dell'articolo 67

della Costituzione, concernente l'introduzione del vincolo di mandato parlamentare » (3297).

In data 30 settembre 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

ROSPI: « Norme per la tutela della minoranza linguistica storica albanese di lingua *arbëreshë* » (3299);

BELLUCCI ed altri: « Disposizioni in materia di prevenzione e sensibilizzazione sui danni derivanti dall'assunzione di alcool » (3300).

In data 4 ottobre 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

LACARRA: « Delega al Governo per la riorganizzazione e il potenziamento della medicina territoriale nell'ambito del Servizio sanitario nazionale » (3302);

GAVINO MANCA ed altri: « Modifiche alla legge 24 gennaio 1979, n. 18, concernenti l'istituzione delle circoscrizioni Sardegna e Sicilia per l'elezione dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia » (3303).

Saranno stampate e distribuite.

#### **Annunzio di disegni di legge.**

In data 30 settembre 2021 sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

*dal Presidente del Consiglio dei ministri e dai Ministri della giustizia, della difesa, dell'economia e delle finanze e per le pari opportunità e la famiglia:*

« Conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 2021, n. 132, recante misure urgenti in materia di giustizia e di difesa, nonché proroghe in tema di *referendum*, assegno temporaneo e IRAP » (3298);

*dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale:*

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo aggiuntivo alla Convenzione contro il doping, fatto a Varsavia il 12 settembre 2002 » (3301).

Saranno stampati e distribuiti.

#### **Ritiro di proposte di legge.**

In data 30 settembre 2021 la deputata Bellucci ha comunicato, anche a nome dei cofirmatari, di ritirare la seguente proposta di legge:

BELLUCCI ed altri: « Disposizioni in materia di prevenzione e sensibilizzazione sui danni derivanti dall'assunzione di alcool » (3206).

In data 30 settembre 2021 il deputato Costa ha comunicato di ritirare la seguente proposta di legge:

COSTA: « Introduzione dell'articolo 16-ter del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detrazione delle spese sostenute per la difesa dall'imputato assolto nel processo penale » (2126).

Le proposte di legge saranno pertanto cancellate dall'ordine del giorno.

#### **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:

*I Commissione (Affari costituzionali):*

CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO: « Modifiche al computo dei votanti per la validità delle elezioni nei comuni sino a 15.000 abitanti ove sia stata ammessa e votata una sola lista » (3255) *Parere delle Commissioni III e V.*

*II Commissione (Giustizia):*

POTENTI ed altri: « Modifiche agli articoli 340 e 625 del codice penale, per la tutela degli utenti di erogatori automatici di prodotti o servizi » (3244) *Parere della I Commissione;*

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) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), X, XI, XII e XIV.*

*III Commissione (Affari esteri):*

SIRAGUSA e TERMINI: « Modifiche alla legge 23 ottobre 2003, n. 286, in materia di disciplina dei Comitati degli italiani all'estero » (3276) *Parere delle Commissioni I, V, VII, XI e Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

*V Commissione (Bilancio e tesoro):*

RIZZETTO ed altri: « Istituzione di una zona economica speciale nelle aree di confine della regione Friuli Venezia Giulia » (3245) *Parere delle Commissioni I, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VIII, IX, X, XI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale), XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

*VI Commissione (Finanze):*

GRIMALDI ed altri: « Istituzione di una tassa fissa forfetaria e progressiva per i titolari di concessioni di aree pubbliche e di autorizzazioni per il commercio ambulante » (3228) *Parere delle Commissioni I, V, X e XIV;*

CIABURRO ed altri: « Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, concernenti

l'addizionale erariale sulla tassa automobilistica per le autovetture e gli autoveicoli destinati al trasporto promiscuo di persone e cose, aventi potenza superiore a 185 chilowatt » (3235) *Parere delle Commissioni I e V.*

*VII Commissione (Cultura):*

COLMELLERE ed altri: « Disposizioni per la celebrazione della figura e dell'opera di Antonio Canova nel secondo centenario della morte » (2942) *Parere delle Commissioni I, V, IX e Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

RIBOLLA ed altri: « Modifica all'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238, concernente la concessione di un contributo alla Fondazione Teatro Donizetti di Bergamo per la realizzazione del Festival Donizetti Opera » (3249) *Parere delle Commissioni I e V;*

BOLOGNA: « Modifica all'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238, concernente la concessione di un contributo alla Fondazione Teatro Donizetti di Bergamo per la realizzazione del Festival Donizetti Opera » (3268) *Parere delle Commissioni I e V.*

*IX Commissione (Trasporti):*

CIABURRO ed altri: « Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica » (3234) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI, X, XII, XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

*XIII Commissione (Agricoltura):*

ALBERTO MANCA: « Modifiche alla legge 2 dicembre 2016, n. 242, concernenti la coltivazione della canapa e il commercio dei prodotti da essa derivati » (3095) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento), V, VII, X, XII (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento), XIV e Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

### **Trasmissione dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.**

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 24 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, concernente l'esercizio di poteri speciali nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, l'estratto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 settembre 2021, recante l'esercizio di poteri speciali, con condizione, in relazione alla notifica della società MOOG Italiana Srl concernente la concessione da parte di MOOG Italiana Srl, società attiva nella produzione di statori, rotor e motori per il programma F-35, di una licenza per utilizzare *know-how* di produzione, informazioni riservate e altri beni immateriali alla società statunitense MOOG Inc. (procedimento n. 279/2021).

Questo documento è trasmesso alla IV Commissione (Difesa) e alla X Commissione (Attività produttive).

### **Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.**

La Corte costituzionale, in data 23 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia della seguente sentenza che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, è inviata alla II Commissione (Giustizia), nonché alla I Commissione (Affari costituzionali):

sentenza n. 185 del 10 giugno-23 settembre 2021 (Doc. VII, n. 732),

con la quale:

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 7, comma 6, secondo periodo, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158 (Disposizioni urgenti per promuovere lo sviluppo del Paese mediante un più alto livello di tutela della salute), convertito, con modificazioni, nella legge 8 novembre 2012, n. 189;

dichiara inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'articolo 7, comma 6, secondo periodo, del decreto-legge n. 158 del 2012, come convertito, sollevata, in riferimento all'articolo 117, primo comma, della Costituzione, in relazione agli articoli 16 e 17 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (CDFUE), proclamata a Nizza il 7 dicembre 2000 e adattata a Strasburgo il 12 dicembre 2007, dal Tribunale ordinario di Trapani.

La Corte costituzionale ha depositato in cancelleria la seguente sentenza che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, è inviata alle Commissioni riunite V (Bilancio) e VI (Finanze), nonché alla I Commissione (Affari costituzionali):

sentenza n. 187 del 20-24 settembre 2021 (Doc. VII, n. 733),

con la quale:

dichiara cessata la materia del contendere in ordine alle questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 875, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), promosse dalla Regione Siciliana, in riferimento agli articoli 14, lettera o), e 15 del regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455 (Approvazione dello statuto della Regione siciliana), convertito in legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 2, e agli articoli 3, 5, 119 e 120 della Costituzione;

dichiara inammissibili le questioni di legittimità dell'articolo 1, comma 316, lettera a), della legge n. 160 del 2019, promosse dalla Regione Siciliana, in riferimento agli articoli 14, 17 e 20 dello statuto della Regione Siciliana e agli articoli 5, 118, 119 e 120 della Costituzione, anche in relazione all'articolo 10 della legge costituzionale n. 3 del 2001;

dichiara inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 1, commi da 634 a 658 e da 661 a 676, della legge n. 160 del 2019, promosse dalla Regione Siciliana, in riferimento agli articoli 117, terzo comma, e 119 della Costituzione,

all'articolo 36 dello statuto della Regione Siciliana e al decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1965, n. 1074 (Norme di attuazione dello Statuto della Regione siciliana in materia finanziaria), in relazione agli articoli 3, 41 e 53 della Costituzione;

dichiara non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 309, lettera a), della legge n. 160 del 2019, promosse dalla Regione Siciliana, in riferimento agli articoli 14, 15, 17 e 20 dello statuto della Regione Siciliana e agli articoli 5, 118, 119 e 120, della Costituzione, anche in relazione all'articolo 10 della legge costituzionale n. 3 del 2001.

#### **Trasmissione dalla Corte dei conti.**

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 24 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Fondazione Museo nazionale della scienza e della tecnologia « Leonardo da Vinci », per l'esercizio 2019, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 461).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 27 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del Centro italiano di ricerche aerospaziali (CIRA), per l'esercizio 2019, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 462).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla X Commissione (Attività produttive).

#### **Trasmissione dal Ministro della salute.**

Il Ministro della salute, con lettera in data 21 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 16-*bis*, del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, i risultati del monitoraggio dei dati epidemiologici di cui al decreto del Ministro della salute 30 aprile 2020, riferiti alla settimana 23-29 agosto 2021, nonché il verbale della seduta del 3 settembre 2021 della Cabina di regia istituita ai sensi del decreto del Ministro della salute 30 aprile 2021.

Questi documenti sono depositati presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

Il Ministro della salute, con lettera in data 22 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 16-*bis*, del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, i risultati del monitoraggio dei dati epidemiologici di cui al decreto del Ministro della salute 30 aprile 2020, riferiti alla settimana 30 agosto-5 settembre 2021, nonché il verbale della seduta del 10 settembre 2021 della Cabina di regia istituita ai sensi del decreto del Ministro della salute 30 aprile 2021.

Questi documenti sono depositati presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

Il Ministro della salute, con lettera in data 22 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, l'ordinanza 10 settembre 2021, recante ulteriori misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 nella regione Sicilia.

Questa ordinanza è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

#### **Trasmissione dal Ministero della difesa.**

Il Ministero della difesa ha trasmesso decreti ministeriali recanti variazioni di bilancio tra capitoli dello stato di previsione del medesimo Ministero, autorizzate, in data 22 settembre 2021, ai sensi dell'articolo 33, comma 4-*quinquies*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Questi decreti sono trasmessi alla IV Commissione (Difesa) e alla V Commissione (Bilancio).

#### **Trasmissione dal Ministro dell'università e della ricerca.**

Il Ministro dell'università e della ricerca, con lettera in data 23 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 6, del decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 218, la relazione concernente gli esiti del monitoraggio sull'attuazione delle prescrizioni del medesimo decreto legislativo n. 218 del 2016, recante semplificazione delle attività degli enti pubblici di ricerca, da parte degli enti pubblici di ricerca vigilati dal Ministero dell'università e della ricerca, riferita all'anno 2021 (Doc. CCXXXIX, n. 4).

Questa relazione è trasmessa alla VII Commissione (Cultura) e alla X Commissione (Attività produttive).

#### **Trasmissione dal Ministro della transizione ecologica.**

Il Ministro della transizione ecologica, con lettera in data 24 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione concernente la procedura d'infrazione n. 2021/2016, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per violazione del diritto dell'Unione europea in relazione alla presunta violazione del regolamento

(UE) n. 1143/2014 recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive.

Questa relazione è trasmessa alla XIII Commissione (Agricoltura) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

#### **Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.**

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 28 settembre 2021, ha trasmesso il parere reso dalla Conferenza unificata, nella seduta del 22 settembre 2021, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (atto Camera n. 3278).

Questo parere è trasmesso alla VIII Commissione (Ambiente) e alla IX Commissione (Trasporti).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 28 settembre 2021, ha trasmesso il parere reso dalla Conferenza unificata, nella seduta del 22 settembre 2021, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 122, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza da COVID-19 in ambito scolastico, della formazione superiore e socio sanitario-assistenziale (atto Camera n. 3279).

Questo parere è trasmesso alla XII Commissione (Affari sociali).

#### **Trasmissione dal Ministro dell'economia e delle finanze.**

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 4 ottobre 2021,

ha trasmesso un documento concernente alcune correzioni al testo della Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021 (Doc. LVII, n. 4-*bis*).

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) nonché a tutte le altre Commissioni permanenti e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

#### **Trasmissione dal Ministro per gli affari regionali e le autonomie.**

Il Ministro per gli affari regionali e le autonomie, con lettera del 5 ottobre 2021, ha trasmesso la nota relativa all'attuazione data all'ordine del giorno NOBILI n. 9/3099/74, accolto dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 18 maggio 2021, finalizzato a garantire presso la Conferenza Stato-Regioni la conclusione dell'accordo volto alla ripartizione del Fondo per il sostegno delle attività economiche particolarmente colpite dall'emergenza epidemiologica, di cui al decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito, con modificazioni, nella legge 21 maggio 2021 n. 69.

La suddetta nota è a disposizione degli onorevoli deputati presso il Servizio per il Controllo parlamentare ed è trasmessa alla V Commissione (Bilancio) competente per materia.

#### **Trasmissione dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri.**

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 16 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le seguenti relazioni concernenti progetti di atti dell'Unione europea, che sono trasmesse alle sottoindicate Commissioni:

relazione in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla sicurezza generale dei prodotti, che modifica il regolamento

(UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 87/357/CEE del Consiglio e la direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 346 final), accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti – *alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea)*;

relazione in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (codificazione) (COM(2021) 483 final), accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti – *alla IX Commissione (Trasporti)*.

#### **Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.**

La Commissione europea, nel periodo dal 23 settembre al 4 ottobre 2021, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

*alla III Commissione (Affari esteri):*

Proposte di decisione del Consiglio relative rispettivamente alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria nonché alla conclusione dell'accordo di partenariato per una pesca sostenibile tra l'Unione europea e la Repubblica islamica di Mauritania e del protocollo di attuazione di detto accordo (COM(2021) 587 final e COM(2021) 589 final), corredate dai rispettivi allegati (COM(2021) 587 final – Annex e COM(2021) 589 final – Annexes 1 to 2);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea in

sede di comitato misto istituito dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica riguardo all'adozione di una decisione che modifica detto accordo (COM(2021) 593 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 593 final – Annex);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto istituito dall'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica riguardo alla modifica della decisione che stabilisce un elenco di 25 personalità disposte e idonee a esercitare le funzioni di membro del collegio arbitrale a norma dell'accordo (COM(2021) 594 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 594 final – Annex);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella settantaduesima sessione del Comitato esecutivo del programma dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati, in merito all'adozione della conclusione sulla protezione internazionale e sulle soluzioni sostenibili nel contesto di un'emergenza di sanità pubblica (COM(2021) 597 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 597 final – Annex);

Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio – La strategia dell'Unione europea per la cooperazione nella regione indo-pacifica (JOIN(2021) 24 final);

*alla IV Commissione (Difesa):*

Relazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione del piano d'azione sulla mobilità militare da ottobre 2020 a settembre 2021 (JOIN(2021) 26 final);

*alla V Commissione (Bilancio):*

Comunicazione della Commissione – Aggiornamento sulla sorveglianza rafforzata – Grecia, settembre 2021 (COM(2021) 598 final);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Romania (COM(2021) 608 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 608 final – Annex);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Finlandia (COM(2021) 624 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 624 final – Annex);

*alla VI Commissione (Finanze):*

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sul riesame del quadro prudenziale dell'Unione europea per gli assicuratori e i riassicuratori nel contesto della ripresa dell'Unione europea dopo la pandemia (COM(2021) 580 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio sull'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni sull'imposta sul reddito da parte di talune imprese e succursali (COM(2021) 617 final);

*alla IX Commissione (Trasporti):*

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio (COM(2021) 547 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 547 final – Annex) e dal relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Sintesi della

relazione sulla valutazione d'impatto (SWD(2021) 246 final). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 24 settembre 2021;

*alla XI Commissione (Lavoro):*

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulle attività del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) nel 2019 e nel 2020 (COM(2021) 486 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 486 final – Annex);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione nel biennio 2017-2018 del regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (30ª relazione della Commissione sull'attuazione delle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada) (COM(2021) 610 final);

*alla XIII Commissione (Agricoltura):*

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio – Attuazione del regolamento sulle misure tecniche (articolo 31 del regolamento (UE) 2019/1241) (COM(2021) 583 final);

Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla ripartizione delle possibilità di pesca previste dal protocollo (2021-2026) di attuazione dell'accordo di partenariato per una pesca sostenibile tra l'Unione europea e la Repubblica islamica di Mauritania (COM(2021) 588 final);

*alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e II (Giustizia):*

Documenti di lavoro dei servizi della Commissione – Relazione sullo Stato di

diritto 2021 – Capitoli sulla situazione dello Stato di diritto in Austria (SWD(2021) 701 final), in Belgio (SWD(2021) 702 final), in Bulgaria (SWD(2021) 703 final), a Cipro (SWD(2021) 704 final), in Cechia (SWD(2021) 705 final), in Germania (SWD(2021) 706 final), in Danimarca (SWD(2021) 707 final), in Estonia (SWD(2021) 708 final), in Grecia (SWD(2021) 709 final), in Spagna (SWD(2021) 710 final), in Finlandia (SWD(2021) 711 final), in Francia (SWD(2021) 712 final), in Croazia (SWD(2021) 713 final), in Ungheria (SWD(2021) 714 final), in Irlanda (SWD(2021) 715 final), in Lituania (SWD(2021) 717 final), in Lussemburgo (SWD(2021) 718 final), in Lettonia (SWD(2021) 719 final), a Malta (SWD(2021) 720 final), nei Paesi Bassi (SWD(2021) 721 final), in Polonia (SWD(2021) 722 final), in Portogallo (SWD(2021) 723 final), in Romania (SWD(2021) 724 final), in Svezia (SWD(2021) 725 final), in Slovenia (SWD(2021) 726 final) e in Slovacchia (SWD(2021) 727 final), che accompagnano il documento comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Relazione sullo Stato di diritto 2021 – La situazione dello Stato di diritto nell'Unione europea;

*alle Commissioni riunite II (Giustizia) e VI (Finanze):*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo (COM(2021) 420 final), corredata dai relativi allegati (COM(2021) 420 final – Annexes 1 to 4) e dal relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Sintesi della relazione sulla valutazione d'impatto (SWD(2021) 191 final). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'U-

nione europea, decorre dal 24 settembre 2021;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce l'Autorità per la lotta al riciclaggio e al finanziamento del terrorismo e che modifica i regolamenti (UE) n. 1093/2010, (UE) n. 1094/2010, (UE) n. 1095/2010 (COM(2021) 421 final), corredata dai relativi allegati (COM(2021) 421 final – Annexes 1 to 2). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 5 ottobre 2021;

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante i dati informativi che accompagnano i trasferimenti di fondi e determinate criptoattività (rifusione) (COM(2021) 422 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 422 final – Annexes 1 to 2). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 5 ottobre 2021;

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai meccanismi che gli Stati membri devono istituire per prevenire l'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo e che abroga la direttiva (UE) 2015/849 (COM(2021) 423 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 423 final – Annex 1) e dal relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Sintesi della relazione sulla valutazione d'impatto (SWD(2021) 191 final). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio

di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 23 settembre 2021;

*alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e X (Attività produttive):*

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate e che abroga il regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 579 final), corredata dai relativi allegati (COM(2021) 579 final – Annexes 1 to 8) e dal relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Sintesi della relazione sulla valutazione d'impatto (SWD(2021) 267 final);

*alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive):*

Relazione della Commissione – Relazione annuale della Commissione europea sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi per il 2019 (COM(2021) 585 final);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio concernente l'attuazione e il funzionamento efficiente, nel periodo 2015-2018, della direttiva 2012/18/UE sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose (COM(2021) 599 final).

La Commissione europea, in data 28 settembre 2021, ha trasmesso un nuovo testo della comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni Strategia per finanziare la transizione verso un'economia sostenibile (COM(2021) 390 final/2), che sostituisce il documento COM(2021) 390 final, già assegnato, in data 2 agosto 2021, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni riunite VI (Finanze) e VIII (Ambiente), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 30 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi del Trattato sull'Unione europea, la posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la comunicazione delle informazioni sull'imposta sul reddito da parte di talune imprese e succursali (9972/1/21 REV 1) corredata dalla relativa motivazione (9972/1/21 REV 1 ADD 1), che è assegnata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla VI Commissione (Finanze).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, nel periodo dal 24 agosto al 30 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Questi atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Con la predetta comunicazione, il Governo ha altresì richiamato l'attenzione sui seguenti documenti, già trasmessi dalla Commissione europea e assegnati alle competenti Commissioni, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla sicurezza generale dei prodotti, che modifica il regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 87/357/CEE del Consiglio e la direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 346 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Corte dei conti – Conti annuali dell'Unione europea per l'esercizio 2020 (COM(2021) 381 final);

Proposta di regolamento del Consiglio recante sospensione temporanea dei dazi autonomi della tariffa doganale comune sulle importazioni di taluni prodotti industriali nelle Isole Canarie (COM(2021) 392 final);

Relazione della Commissione – Relazione annuale 2020 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità e sui rapporti con i Parlamenti nazionali (COM(2021) 417 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo (COM(2021) 420 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai meccanismi che gli Stati membri devono istituire per prevenire l'uso del sistema finanziario a fini di riciclaggio o finanziamento del terrorismo e che abroga la direttiva (UE) 2015/849 (COM(2021) 423 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulla seconda relazione sui progressi compiuti nell'attuazione della strategia dell'Unione europea per l'Unione della sicurezza (COM(2021) 440 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1091 per quanto riguarda il contributo dell'Unione per le statistiche integrate sulle aziende agricole nell'ambito del quadro finanziario per il periodo 2021-2027 (COM(2021) 477 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa a procedure uniformi in materia di controllo dei trasporti su strada di merci pericolose (codificazione) (COM(2021) 483 final);

Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce, per il 2022, le possibilità di pesca per alcuni *stock* e gruppi di *stock* ittici applicabili nel Mar Baltico e modifica il regolamento (UE) 2021/92 per quanto riguarda determinate possibilità di pesca in altre acque (COM(2021) 491 final);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Valutazione *ex post* delle Capitali europee della cultura 2019 (Plovdiv e Matera) (COM(2021) 493 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2014/53/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio (COM(2021) 547 final);

Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce, per il 2022, le possibilità di pesca per alcuni *stock* e gruppi di *stock* ittici applicabili nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero (COM(2021) 548 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, della decisione (UE) 2015/1814 relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra e del regolamento (UE) 2015/757 (COM(2021) 551 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda il contributo del trasporto aereo all'obiettivo di riduzione delle emissioni in tutti i settori dell'economia dell'Unione e recante adeguata attuazione di una misura mondiale basata sul mercato (COM(2021) 552 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/841 per quanto riguarda l'ambito di applicazione, semplificando le norme di conformità, stabilendo gli obiettivi degli Stati membri per il 2030 e fissando l'impegno di conseguire collettivamente la neutralità climatica entro il 2035 nel settore dell'uso del suolo, della silvicoltura e dell'agricoltura, e il regolamento (UE) 2018/1999 per quanto riguarda

il miglioramento del monitoraggio, della comunicazione, della rilevazione dei progressi e della revisione (COM(2021) 554 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi (COM(2021) 555 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima (COM(2021) 556 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva n. 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili e che abroga la direttiva (UE) 2015/652 del Consiglio (COM(2021) 557 final);

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'efficienza energetica (rifusione) (COM(2021) 558 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 559 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Un piano strategico di attuazione per delineare una serie di azioni supplementari a sostegno della rapida realizzazione di un'infrastruttura per

i combustibili alternativi (COM(2021) 560 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (COM(2021) 561 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (COM(2021) 562 final);

Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (rifusione) (COM(2021) 563 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (COM(2021) 564 final);

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/87/CE per quanto riguarda la notifica agli operatori aerei stabiliti nell'Unione della compensazione nell'ambito di una misura mondiale basata sul mercato (COM(2021) 567 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo sociale per il clima (COM(2021) 568 final);

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione (UE) 2015/1814 per quanto riguarda il quantitativo di quote da integrare nella riserva stabilizzatrice del mercato per il sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra fino al 2030 (COM(2021) 571 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Nuova strategia dell'Unione europea per le foreste per il 2030 (COM(2021) 572 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Co-

mitato delle regioni — Nuovo Bauhaus europeo — Bello, sostenibile, insieme (COM(2021) 573 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate e che abroga il regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 579 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sul riesame del quadro prudenziale dell'Unione europea per gli assicuratori e i riassicuratori nel contesto della ripresa dell'Unione europea dopo la pandemia (COM(2021) 580 final);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio — Relazione di previsione strategica 2021 Capacità e libertà di azione dell'Unione europea (COM(2021) 750 final);

Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'Alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza al Parlamento europeo e al Consiglio — La strategia dell'Unione europea per la cooperazione nella regione indo-pacifica (JOIN(2021) 24 final).

### **Comunicazione dell'avvio di procedure d'infrazione.**

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 30 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le seguenti comunicazioni concernenti l'avvio di procedure d'infrazione, notificate in data 23 settembre 2021, che sono trasmesse alle sottoidicate Commissioni, nonché alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

comunicazione relativa alla procedura d'infrazione n. 2021/4055, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per vio-

lazione del diritto dell'Unione europea in relazione agli ex lettori di lingua straniera in Italia — *alla VII Commissione (Cultura)*;

comunicazione relativa alla procedura d'infrazione n. 2014/4011, avviata, ai sensi dell'articolo 260 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per violazione del diritto dell'Unione europea in relazione all'affidamento dei lavori di costruzione e gestione dell'autostrada Civitavecchia-Livorno — *alla VIII Commissione (Ambiente)*.

#### **Annunzio di provvedimenti concernenti amministrazioni locali.**

Il Ministero dell'interno, con lettere in data 21, 22 e 23 settembre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 141, comma 6, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, i decreti del Presidente della Repubblica di scioglimento dei consigli comunali di Belvedere Marittimo (Cosenza), Capodimonte (Viterbo), Chiavari (Genova), Rotzo (Vicenza), San Cesario di Lecce (Lecce) e San Martino Sannita (Benevento).

Questa documentazione è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

#### **Trasmissione dalla Regione Emilia-Romagna.**

Il Presidente della Regione Emilia-Romagna, con lettera in data 22 settembre 2021, ha trasmesso una risoluzione, appro-

vata dalla V Commissione del Consiglio regionale della medesima Regione il 18 febbraio 2021, con la quale si sollecita il riconoscimento del campo profughi improvvisato presso Lipa (Bosnia-Erzegovina) come emergenza umanitaria su cui convogliare gli sforzi delle organizzazioni non governative in grado di fornire assistenza alle persone.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla III Commissione (Affari esteri).

#### **Comunicazione di nomine ministeriali.**

Il Ministro della transizione ecologica, con lettera in data 24 settembre 2021, ha dato comunicazione della proroga della nomina della dottoressa Gabriela Scanu a commissario straordinario dell'Ente parco nazionale dell'Asinara.

Questa comunicazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente).

#### **Atti di controllo e di indirizzo.**

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

#### **ERRATA CORRIGE**

Nell'*Allegato A* ai resoconti della seduta del 23 luglio 2021, a pagina 5, seconda colonna, prima riga, le parole « (SWD(2021) 193 final) » devono intendersi sostituite dalle seguenti: « (SWD(2021) 716 final) ».

*MOZIONI RAMPELLI ED ALTRI N. 1-00491, 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, MUGNAI ED ALTRI N. 1-00517, SERRACCHIANI, DAVIDE CRIPPA, MOLINARI, FORNARO, VALENTINI, BOSCHI, LUPI, ANGIOLA E MARIN N. 1-00519 (NUOVA FORMULAZIONE) E SERRACCHIANI, DAVIDE CRIPPA, MOLINARI, FORNARO, VALENTINI E BOSCHI N. 1-00519 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,

premesso 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 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 – 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 ven-

gono 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 Sessanta 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 dell'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 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 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 2021. 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'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 e il peggioramento rispetto al 2019 sarebbe di 20 milioni di euro; se si escludono gli indennizzi per COVID-19, però, la perdita operativa precipita sarebbe di 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 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 europeo 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 di euro, meno due miliardi di euro 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, investire 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 del Consiglio dei ministri 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 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, 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 euro;

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 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 si 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 cinque miliardi di euro l'anno paga solo di Iva un miliardo di euro 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 si perderà se si fosse 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 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 raggiun-

gere 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 il 13 maggio 2021 dalla Commissione Trasporti della Camera dei deputati, 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, addestramento 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 un'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*, 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,

premesso 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, avviare 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 interes-

sati 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 manutenzioni;

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 (protocollo n. 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 ferroviario 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* (Mille Miglia); 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 stipu-

lato 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 dell'*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, Colmellerie, 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, Giacccone, Giacometti, Giglio Vigna, Gobbato, Golinelli, Grimoldi, Gusmeroli, Iezzi, Invernizzi, Lazzarini, Legnaioli, Liuni, Lolini, Eva Lorenzoni, Loss, Lucchini, Lucentini, Maccanti, 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,

premesso 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 industriale 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 ne-

cessaria 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 scon-

giurare 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 e 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 assicurare, 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 sopracitato 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 favo-

revoles, 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 compendi 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 progressivamente 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 lea-

sing 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 ».

La Camera,

premesso 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 Alitalia-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 e 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 Commissione 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 aziendali 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 ini-

ziale 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* (Mille-Miglia); 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 pro-

durre 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 europea 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 ricollocazione 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 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 sopracitato servizio;
- 6) con riferimento ai contratti di lavoro per il personale di ITA:
- a) a favorire la prosecuzione della trattativa attualmente in corso tra ITA e le organizzazioni 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) (*Nuova formulazione*) « Serracchiani, Davide Crippa, Moli-

nari, Fornaro, Valentini, Boschi, Lupi, Angiola, Marin ».

La Camera,

premesso 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, 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 Alitalia-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 Commissione 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 aziendali 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 e 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 europea 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 predispon-

- gano 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 ricollocazione 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 e 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 sopracitato 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 ».

**DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 17 AGOSTO 2021, N. 117, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI CONCERNENTI MODALITÀ OPERATIVE PRECAUZIONALI E DI SICUREZZA PER LA RACCOLTA DEL VOTO NELLE CONSULTAZIONI ELETTORALI DELL'ANNO 2021 (A.C. 3269)**

**A.C. 3269 – Parere della V Commissione**

PARERE DELLA V COMMISSIONE  
SULLE PROPOSTE EMENDATIVE  
PRESENTATE

**PARERE CONTRARIO**

sull'emendamento 1.1, in quanto suscettibile di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura.

**NULLA OSTA**

sulle restanti proposte emendative contenute nel fascicolo.

**A.C. 3269 – Articolo unico**

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI  
LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO  
DELLA COMMISSIONE IDENTICO A  
QUELLO DEL GOVERNO

**Art. 1.**

1. È convertito in legge il decreto-legge 17 agosto 2021, n. 117, recante disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del

voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE  
NEL TESTO DEL GOVERNO**

**Articolo 1.**

*(Operazioni di votazione)*

1. In considerazione della situazione epidemiologica da COVID-19, al fine di prevenire i rischi di contagio, nonché assicurare il pieno esercizio dei diritti civili e politici, limitatamente alle consultazioni elettorali dell'anno 2021, l'elettore, dopo essersi recato in cabina ed aver votato e ripiegato la scheda, provvede ad inserirla personalmente nell'urna. Restano ferme le ulteriori disposizioni per le elezioni suppletive per la Camera dei deputati e per il Senato della Repubblica di cui agli articoli 31, comma 6, e 58, quarto comma, del testo unico delle leggi recanti norme per l'elezione della Camera dei deputati, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, nonché dell'articolo 49, secondo comma, del testo unico delle leggi per la composizione e l'elezione degli organi delle amministrazioni comunali, di

cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570.

## Articolo 2.

*(Sezioni elettorali ospedaliere costituite nelle strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19 e seggi speciali nei comuni privi di sezione ospedaliera)*

1. Limitatamente alle consultazioni elettorali dell'anno 2021:

a) nelle strutture sanitarie con almeno 100 e fino a 199 posti-letto, che ospitano reparti COVID-19 sono costituite le sezioni elettorali ospedaliere di cui all'articolo 52 del testo unico delle leggi recanti norme per l'elezione della Camera dei deputati, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, e all'articolo 43 del testo unico delle leggi per la composizione e l'elezione degli organi delle amministrazioni comunali, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570;

b) ogni sezione elettorale ospedaliera istituita presso la struttura sanitaria che ospita reparti COVID-19 è abilitata alla raccolta del voto domiciliare degli elettori di cui all'articolo 3, comma 1, per il tramite di seggi speciali operanti ai sensi dell'articolo 9, nono comma, della legge 23 aprile 1976, n. 136, nonché dei ricoverati presso reparti COVID-19 di strutture sanitarie con meno di 100 posti letto;

c) ai componenti di ogni sezione elettorale ospedaliera istituita presso la struttura sanitaria che ospita reparti COVID-19, nonché a quelli dei seggi speciali di cui alla lettera b), che provvedono alla raccolta e allo spoglio del voto domiciliare degli elettori di cui all'articolo 3, comma 1, vengono impartite, dalla competente autorità sanitaria, indicazioni operative in merito alle procedure di sicurezza sanitarie concernenti le operazioni elettorali.

2. In caso di accertata impossibilità alla costituzione della sezione elettorale ospedaliera e dei seggi speciali, il sindaco può nominare, quali componenti dei medesimi,

personale delle Unità speciali di continuità assistenziale regionale (USCAR), designato dalla competente azienda sanitaria locale, ovvero, in subordine, soggetti appartenenti alle organizzazioni di protezione civile che abbiano manifestato la propria disponibilità. A tal fine, le organizzazioni di volontariato di protezione civile chiedono ai loro aderenti di segnalare i propri nominativi ai sindaci dei comuni interessati dalle consultazioni elettorali dell'anno 2021. In ogni caso la nomina può essere disposta solo previo consenso degli interessati. Ove ulteriormente necessario, il sindaco provvede alla nomina di suoi delegati quali presidente e componenti, compresi nelle liste elettorali del comune.

3. Presso ogni sezione elettorale ospedaliera operante ai sensi del presente articolo possono essere istituiti ulteriori seggi speciali composti anch'essi da personale delle unità speciali di continuità assistenziale regionale (USCAR), designato dalla competente azienda sanitaria locale, che il comune può attivare ove necessario; il medesimo personale può essere nominato con le modalità di cui al comma 2.

4. Nei comuni nei quali non sono ubicate strutture sanitarie di cui al comma 1, possono essere istituiti, presso uno o più uffici elettorali di sezione di riferimento diversi dalle sezioni ospedaliere, seggi speciali di cui all'articolo 9 della legge 23 aprile 1976, n. 136, nominati dal sindaco con le modalità di cui al comma 2. Tali seggi speciali provvedono alla raccolta del voto degli elettori di cui all'articolo 3, comma 1, e, successivamente, all'inserimento delle schede votate nelle urne degli uffici elettorali di sezione di riferimento, ai fini dello scrutinio. Ai componenti dei seggi speciali e degli uffici elettorali di sezione di riferimento sono impartite, dalla competente autorità sanitaria, indicazioni operative in merito alle procedure di sicurezza sanitarie concernenti le operazioni elettorali.

5. In caso di accertata impossibilità alla costituzione di seggi speciali nel comune, sentita la commissione elettorale circondariale e previa intesa tra i sindaci interessati, può comunque essere istituito un solo seggio speciale per due o più comuni.

6. Al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza nell'espletamento delle fasi di raccolta del voto degli elettori positivi al COVID-19 in trattamento ospedaliero o domiciliare e di tutti coloro che si trovano in isolamento fiduciario, limitatamente alle consultazioni elettorali dell'anno 2021, i componenti delle sezioni elettorali ospedaliere istituite presso strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19 e dei seggi speciali di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 5 sono muniti delle certificazioni verdi COVID-19 di cui all'articolo 9 del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87.

7. Ai componenti delle sezioni e dei seggi di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 5 spetta l'onorario fisso forfettario previsto dall'articolo 1 della legge 13 marzo 1980, n. 70, aumentato del 50 per cento. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 749.069 per l'anno 2021.

8. Per lo svolgimento dell'attività di vigilanza nell'ambito delle sezioni elettorali ospedaliere di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), è autorizzata la spesa di euro 118.737 per l'anno 2021.

### Articolo 3.

*(Esercizio domiciliare del voto per gli elettori sottoposti a trattamento domiciliare o in condizioni di quarantena o di isolamento fiduciario per COVID-19)*

1. Limitatamente alle consultazioni elettorali dell'anno 2021 gli elettori sottoposti a trattamento domiciliare o in condizioni di quarantena o di isolamento fiduciario per COVID-19 sono ammessi al voto presso il comune di residenza.

2. Gli elettori di cui al comma 1 devono far pervenire al sindaco del comune nelle cui liste sono iscritti, con modalità individuate dall'ente medesimo, anche telematiche, in un periodo compreso tra il decimo e il quinto giorno antecedente quello della votazione:

a) una dichiarazione attestante la volontà di esprimere il voto presso il proprio

domicilio e recante l'indirizzo completo di questo;

b) un certificato, rilasciato dal funzionario medico designato dai competenti organi dell'azienda sanitaria locale, in data non anteriore al quattordicesimo giorno antecedente la data della votazione, che attesti l'esistenza delle condizioni di cui al comma 1.

3. L'ufficiale elettorale del comune di iscrizione nelle liste elettorali, sentita l'azienda sanitaria locale, apporta apposita annotazione sulle liste stesse, ai fini dell'inserimento dell'interessato negli elenchi degli ammessi al voto domiciliare di cui al comma 1, nonché assegna l'elettore ammesso al voto domiciliare:

a) alla sezione elettorale ospedaliera territorialmente più prossima al domicilio del medesimo, nei comuni nei quali sono ubicate strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19;

b) al seggio speciale di cui all'articolo 2, comma 4, nei comuni nei quali non sono ubicate strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19.

4. Il sindaco, sulla base delle richieste pervenute, provvede a pianificare ed organizzare il supporto tecnico-operativo a disposizione dei seggi per la raccolta del voto domiciliare, comunicando, entro e non oltre il giorno antecedente la data della votazione, agli elettori che hanno fatto richiesta di voto domiciliare:

a) la sezione elettorale ospedaliera cui sono stati assegnati, nei comuni nei quali sono ubicate strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19;

b) il seggio speciale che, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, è incaricato della raccolta del voto, nei comuni nei quali non sono ubicate strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19.

5. Il voto degli elettori di cui al comma 1 viene raccolto durante le ore in cui è aperta la votazione. Vengono assicurate, con ogni mezzo idoneo, la libertà e la

segretezza del voto, nel rispetto delle esigenze connesse alle condizioni di salute dell'elettore.

6. Ai medesimi fini relativi al contenimento del contagio ed a garanzia dell'uniformità del procedimento elettorale, le disposizioni di cui al presente decreto si applicano alle elezioni regionali dell'anno 2021.

#### Articolo 4.

*(Sanificazioni dei seggi elettorali e protocolli sanitari e di sicurezza)*

1. In considerazione del livello di esposizione al rischio di contagio da COVID-19 connesso allo svolgimento dei compiti istituzionali, è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'interno un fondo con una dotazione di euro 11.438.910 per l'anno 2021, destinato a interventi di sanificazione dei locali sedi di seggio elettorale in occasione delle consultazioni elettorali dell'anno 2021. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità di riparto del fondo di cui al primo periodo.

2. Le operazioni di votazione di cui al presente decreto si svolgono nel rispetto delle modalità operative e precauzionali di cui ai protocolli sanitari e di sicurezza adottati dal Governo. Al relativo onere, quantificato in euro 1.305.700, si provvede nell'ambito delle risorse assegnate al Commissario straordinario per l'emergenza COVID-19.

3. Ai fini dello svolgimento delle elezioni dei consigli metropolitani, dei presidenti delle province e dei consigli provinciali, l'ente interessato tiene conto delle modalità operative e precauzionali di cui ai protocolli sanitari e di sicurezza adottati dal Governo.

#### Articolo 5.

*(Sottoscrizioni delle liste dei candidati per le elezioni dei Comites per l'anno 2021)*

1. In considerazione della situazione epidemiologica da COVID-19, al fine di sem-

plificare gli adempimenti relativi all'espletamento delle elezioni di cui all'articolo 14, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, per il rinnovo dei Comitati degli italiani all'estero (COMITES), si applicano fino al 31 dicembre 2021 le seguenti disposizioni:

a) il numero minimo di sottoscrizioni richieste per la presentazione delle liste di cui all'articolo 15, comma 3, della legge 23 ottobre 2003, n. 286, è fissato in cinquanta per le collettività composte da un numero di cittadini italiani fino a cinquantamila e in cento per quelle composte da un numero di cittadini italiani superiore a cinquantamila;

b) la firma delle dichiarazioni di presentazione delle liste dei candidati di cui all'articolo 14, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 2003, n. 395, è esente da autenticazione, se è corredata di copia non autenticata di un valido documento di identità o di riconoscimento o di documento equipollente ai sensi dell'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, anche rilasciato dalle competenti autorità del Paese di residenza.

#### Articolo 6.

*(Disposizioni finanziarie)*

1. Agli oneri derivanti dagli articoli 2 e 4, pari complessivamente a euro 12.306.716 per l'anno 2021 si provvede mediante utilizzo delle risorse del fondo da ripartire per fronteggiare le spese derivanti dalle elezioni politiche, amministrative, del Parlamento europeo e dall'attuazione dei referendum, iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### Articolo 7.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pub-

blicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

## PROPOSTE EMENDATIVE

### ART. 1.

*(Operazioni di votazione)*

*Al comma 1, sopprimere il secondo periodo.*

**1.2.** Prisco, Montaruli.

*Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:*

1-bis. Per le medesime finalità del presente decreto, i seggi sono fruibili per i cittadini soggetti a tutte le tipologie di disabilità, nel rispetto delle norme di distanziamento e garantendo al contempo la piena comprensione delle modalità di voto.

1-ter. La Repubblica riconosce la lingua italiana dei segni (LIS) quale lingua propria della comunità sorda e delle loro famiglie e garantisce la piena accessibilità ai seggi anche attraverso forme di video-interpretariato.

**1.1.** Montaruli, Prisco.

***(Inammissibile limitatamente al comma 1-ter)***

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 25 del testo unico delle leggi recanti norme per la elezione della Camera

dei deputati, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, le parole: « la mattina stessa delle elezioni, purché prima dell'inizio della votazione » sono sostituite dalle seguenti: « nei giorni seguenti, fino al termine delle operazioni di voto ».

**1.3.** Montaruli, Donzelli, Prisco.

***(Inammissibile)***

### ART. 2.

*(Sezioni elettorali ospedaliere costituite nelle strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19 e seggi speciali nei comuni privi di sezione ospedaliera)*

*Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:*

8-bis. Sono comunque assicurate, con ogni mezzo idoneo, la libertà e la segretezza del voto.

**2.3.** Prisco, Montaruli.

### ART. 3.

*(Esercizio domiciliare del voto per gli elettori sottoposti a trattamento domiciliare o in condizioni di quarantena o di isolamento fiduciario per COVID-19)*

*Al comma 1, aggiungere, in fine, le parole: , anche se sottoposti ai predetti trattamenti domiciliari, di quarantena o di isolamento fiduciario in un altro Comune.*

**3.100.** Ciaburro, Caretta.

*Al comma 2, alinea, sostituire le parole: il quinto con le seguenti: l'ultimo.*

**3.3.** Prisco, Montaruli, Caretta, Ciaburro.

*Al comma 2, alinea, sostituire la parola: quinto con la seguente: secondo.*

**3.2.** Prisco, Montaruli.

*Al comma 2, alinea, sostituire la parola: quinto con la seguente: terzo.*

**3.1.** Prisco, Montaruli.

### **A.C. 3269 – Ordini del giorno**

#### **ORDINI DEL GIORNO**

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha introdotto alcune misure urgenti per garantire, in occasione delle consultazioni elettorali dell'anno 2021, lo svolgimento delle operazioni di voto in sicurezza e l'esercizio del diritto di voto degli elettori positivi al COVID-19, in trattamento ospedaliero o domiciliare, e di coloro che si trovano in quarantena o in isolamento fiduciario;

l'emergenza sanitaria ha accresciuto con evidenza la domanda di digitalizzazione da parte dei cittadini e ha messo in moto un ineludibile processo di trasformazione digitale in diversi settori;

tale processo dovrebbe coinvolgere anche l'intero procedimento elettorale, non solo nel metodo di espressione del voto, ma anche attraverso interventi di semplificazione in chiave digitale di alcuni passaggi del procedimento elettorale preparatorio e della votazione;

un primo passo in tal senso è già stato intrapreso con l'articolo 38-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che ha ad esempio permesso il deposito dei contrassegni at-

traverso supporto digitale e la designazione dei rappresentanti di lista via posta elettronica certificata;

in attesa dell'avvio della sperimentazione del voto elettronico, si potrebbe dunque promuovere un progetto sperimentale per reingegnerizzare in chiave digitale alcuni passaggi come l'identificazione degli elettori e avviare un incisivo processo di dematerializzazione attraverso il registro elettronico unico di sezione, la lista digitale degli elettori della sezione e la tessera elettorale digitale;

gli elettori potrebbero essere infatti identificati per l'ammissione al voto, attraverso Carta di Identità Elettronica (CIE) o attraverso il Sistema Pubblico di Identità digitale (Spid), alla luce del successo riscontrato da tali nuovi strumenti con 2,4 milioni di carte di identità elettroniche e circa 25 milioni di identità digitali rilasciate;

tali strumenti, con le opportune integrazioni, potrebbero sostituire la tessera elettorale cartacea, istituendo così la tessera elettorale digitale;

le innovazioni illustrate, collegate ad un registro elettronico unico di sezione, da un lato, velocizzerebbero la fase di annotazione dei dati degli elettori attraverso la compilazione automatica del registro e renderebbero più fluida e celere la rilevazione e comunicazione dell'affluenza alle urne, mediante l'invio immediato, agli orari prestabiliti, dei dati relativi al numero dei votanti, dall'altro, faciliterebbero le operazioni di verbalizzazione e di accertamento necessarie dopo la chiusura dei seggi, permettendo l'avvio alle operazioni di scrutinio con largo anticipo;

il registro elettronico unico, infine, consentirebbe, a conclusione della fase di scrutinio delle schede, la registrazione e

l'invio dei risultati alle prefetture, con elevato risparmio di tempo e costi,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di avviare la sperimentazione del progetto «Seggio Digitale», secondo quanto esposto in premessa.

9/3269/1. Baldino, Brescia, Maurizio Cattoi, Corneli, De Carlo, Dieni, Francesco Silvestri, Elisa Tripodi, Alaimo, Azzolina, Giordano.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame ha introdotto alcune misure urgenti per garantire, in occasione delle consultazioni elettorali dell'anno 2021, lo svolgimento delle operazioni di voto in sicurezza e l'esercizio del diritto di voto degli elettori positivi al COVID-19, in trattamento ospedaliero o domiciliare, e di coloro che si trovano in quarantena o in isolamento fiduciario;

l'emergenza sanitaria ha accresciuto con evidenza la domanda di digitalizzazione da parte dei cittadini e ha messo in moto un ineludibile processo di trasformazione digitale in diversi settori;

tale processo dovrebbe coinvolgere anche l'intero procedimento elettorale, non solo nel metodo di espressione del voto, ma anche attraverso interventi di semplificazione in chiave digitale di alcuni passaggi del procedimento elettorale preparatorio e della votazione;

un primo passo in tal senso è già stato intrapreso con l'articolo 38-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che ha ad esempio permesso il deposito dei contrassegni attraverso supporto digitale e la designazione dei rappresentanti di lista via posta elettronica certificata;

a seguito dell'avvio della sperimentazione del voto elettronico, si potrebbe dunque promuovere un progetto sperimen-

tale per reingegnerizzare in chiave digitale alcuni passaggi come l'identificazione degli elettori e avviare un incisivo processo di dematerializzazione attraverso il registro elettronico unico di sezione, la lista digitale degli elettori della sezione e la tessera elettorale digitale;

gli elettori potrebbero essere infatti identificati per l'ammissione al voto, attraverso Carta di Identità Elettronica (CIE) o attraverso il Sistema Pubblico di Identità digitale (Spid), alla luce del successo riscontrato da tali nuovi strumenti con 2,4 milioni di carte di identità elettroniche e circa 25 milioni di identità digitali rilasciate;

tali strumenti, con le opportune integrazioni, potrebbero sostituire la tessera elettorale cartacea, istituendo così la tessera elettorale digitale;

le innovazioni illustrate, collegate ad un registro elettronico unico di sezione, da un lato, velocizzerebbero la fase di annotazione dei dati degli elettori attraverso la compilazione automatica del registro e renderebbero più fluida e celere la rilevazione e comunicazione dell'affluenza alle urne, mediante l'invio immediato, agli orari prestabiliti, dei dati relativi al numero dei votanti, dall'altro, faciliterebbero le operazioni di verbalizzazione e di accertamento necessarie dopo la chiusura dei seggi, permettendo l'avvio alle operazioni di scrutinio con largo anticipo;

il registro elettronico unico, infine, consentirebbe, a conclusione della fase di scrutinio delle schede, la registrazione e l'invio dei risultati alle prefetture, con elevato risparmio di tempo e costi,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di avviare lo sviluppo di un progetto di «Seggio Digitale», secondo quanto esposto in premessa, compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente.

9/3269/1. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Baldino, Brescia, Maurizio Cattoi, Corneli, De Carlo, Dieni, Francesco

Silvestri, Elisa Tripodi, Alaimo, Azzolina, Giordano.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021;

domenica 3 e lunedì 4 ottobre 2021 si sono tenute le elezioni amministrative, le elezioni regionali in Calabria e le elezioni suppletive della Camera dei deputati nei collegi uninominali 12-Siena della XII Circoscrizione Toscana e 11-Roma-Quartiere Primavalle della XV Circoscrizione Lazio 1;

solo il 13 per cento circa dei 61.569 seggi non si trova all'interno di edifici scolastici e questa cronica criticità ha comportato la sospensione dell'attività didattica a pochi giorni dall'avvio del nuovo anno;

grazie all'approvazione di un emendamento presentato dal Movimento 5 Stelle al decreto-legge sostegni, è stato istituito un fondo da 2 milioni di euro per i comuni coinvolti nelle elezioni del 2021, capaci di individuare sedi alternative agli edifici scolastici da adibire a seggi elettorali;

secondo quanto riportato dal Ministero dell'Interno in risposta all'interrogazione a risposta immediata in Commissione Affari costituzionali 5-06673, 117 comuni hanno spostato 510 seggi elettorali permettendo così la continuità didattica per 30591 studenti;

nella maggior parte dei casi sono state individuate, come sedi alternative, palestre comunali, strutture polivalenti e uffici municipali dismessi;

inoltre, altri 197 comuni, non coinvolti nel voto, hanno fatto richiesta al Ministro dell'Interno, manifestando l'interesse a spostare seggi fuori dalle scuole;

la questione dell'interruzione delle attività didattiche nelle scuole-seggio si ri-proporrà anche nei prossimi anni, alla luce

dello svolgimento di ulteriori elezioni amministrative, di eventuali consultazioni referendarie e delle elezioni politiche,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare adeguate risorse in legge di Bilancio per rifinanziare fino al 2023 il fondo citato in premessa e a promuovere, attraverso il Ministero dell'Istruzione, le necessarie iniziative di sensibilizzazione con sindaci e dirigenti scolastici.

9/3269/2. Brescia, Casa, Baldino, Maurizio Cattoi, Corneli, De Carlo, Dieni, Francesco Silvestri, Elisa Tripodi, Alaimo, Azzolina, Giordano.

La Camera,

premesso che:

il procedimento disciplina l'esercizio del voto presso il proprio domicilio per gli elettori sottoposti a trattamento domiciliare o in condizioni di quarantena o di isolamento fiduciario per COVID-19. Si dispone inoltre una clausola generale che dispone l'applicazione di tutte le previsioni del decreto-legge in esame anche alle elezioni regionali per « i fini relativi al contenimento del contagio ed a garanzia dell'uniformità del procedimento elettorale »;

nello specifico si precisa che gli elettori sottoposti a trattamento domiciliare o in condizioni di quarantena o di isolamento fiduciario per COVID-19 saranno comunque ammessi al voto « presso il comune di residenza » e che gli elettori interessati devono far pervenire al comune di residenza, con modalità individuate dal medesimo comune, tra il decimo e il quinto giorno antecedente quello della votazione la dichiarazione di voler effettuare il voto presso il proprio domicilio, indicandone l'indirizzo esatto e un certificato medico rilasciato dall'autorità medica designata dall'azienda sanitaria competente in data non anteriore al quattordicesimo giorno antecedente le elezioni;

appare opportuno, anche per i procedimenti che interesseranno consultazioni

elettorali successive alla presente, garantire in fasi delicate per l'intero sistema sanitario ed economico nazionale quale quello attuale, prendere in considerazione termini più flessibili relativi alla presentazione della dichiarazione di voler effettuare il voto presso il proprio domicilio,

impegna il Governo

a considerare termini più flessibili nella presentazione dei certificati e delle dichiarazioni attestanti l'esigenza di votare presso il proprio domicilio, al fine di tener conto di tutti gli imprevisti e i ritardi possibili, qualora ricorrano le condizioni di difficoltà oggettive di votare nel proprio comune di residenza.

9/3269/**3**. Caretta, Prisco, Ciaburro, Donzelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, prevede, limitatamente alle consultazioni elettorali dell'anno 2021, che l'elettore provveda ad inserire personalmente la scheda nell'urna, in deroga alla normativa vigente, che dispone invece la consegna della scheda al presidente di seggio che, constata la chiusura della stessa prima di inserirla nell'urna;

la norma, giustificata nel testo in ragione della situazione epidemiologica, specifica che la disposizione mantiene però ferma la disciplina « per le elezioni suppletive di Camera e Senato » riguardanti le previsioni che richiedono che ogni scheda sia dotata di un apposito « tagliando anti-frode », le previsioni che dispongono la consegna della matita al presidente di seggio e la constatazione da parte del presidente della chiusura della scheda;

è necessario evidenziare che si tratta di una ingiustificata diversità di disciplina sanitaria, in base alla quale la situazione epidemiologica arrecherebbe danni, quindi necessiterebbe di diverse misure in caso di elezioni comunali e regionali rispetto alle

elezioni suppletive per la Camera e il Senato;

appare opportuno pertanto, anche per i provvedimenti riguardanti le prossime consultazioni elettorali, eliminare sopraddetta ingiustificata diversità di disciplina a seconda del tipo di elezioni,

impegna il Governo

a garantire, nei provvedimenti di prossima emanazione inerenti il tema delle consultazioni elettorali, parità di disciplina tra elezioni amministrative da un lato ed elezioni politiche dall'altro nel rispetto di un'adeguata e omogenea profilassi sanitaria.

9/3269/**4**. Prisco, Donzelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 agosto 2021, n. 117, recante disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021;

in particolare, l'articolo 1 disciplina le operazioni di voto;

col precedente decreto elezioni del marzo 2021, che ha modificato l'articolo 25 del Testo unico delle leggi elettorali, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 361 del 1957, si è stabilito che l'atto di designazione dei rappresentanti di lista possa essere presentato presso gli uffici comunali mediante posta elettronica certificata la mattina stessa delle elezioni, purché prima dell'inizio della votazione, in luogo delle altre forme previste dalla legislazione vigente;

riteniamo che questo sia limitante. Spesso le varie liste non riescono a designare in tempo tutti i loro rappresentanti nei vari seggi prima dell'inizio delle operazioni di voto;

il ruolo essenziale svolto dai rappresentanti di lista nel garantire lo svolgi-

mento di una corretta competizione elettorale rende necessario estendere e semplificare la possibilità di designazione degli stessi,

impegna il Governo:

a disporre in successivi provvedimenti, con riferimento alle prossime tornate elettorali,

un'estensione temporale del termine per la designazione dei rappresentanti di lista presso le sezioni elettorali, affinché la stessa sia possibile sino al termine delle operazioni di voto.

9/3269/**5**. Donzelli, Prisco, Montaruli, Zucconi, Galantino, Bignami, Trancassini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 agosto 2021, n. 117, recante disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021;

in particolare, l'articolo 2 disciplina le operazioni di voto nelle sezioni elettorali ospedaliere costituite nelle strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19 e seggi speciali nei comuni privi di sezione ospedaliera;

la segretezza del voto è uno dei principi fondamentali espressi dall'articolo 48 della Costituzione italiana. Esso tutela la libertà dell'elettore ed impedisce che quest'ultimo sia soggetto a pressioni esterne. Per garantire tale principio è necessario che nell'organizzazione dei seggi siano garantiti alcuni criteri indispensabili;

riteniamo che gli stessi criteri debbano essere rispettati nei seggi elettorali ospedalieri, così come nei seggi speciali dei comuni privi di sezione ospedaliera,

impegna il Governo

a disporre, in un successivo provvedimento, con riferimento alla prossima tornata elet-

torale, che venga garantita con ogni mezzo idoneo la segretezza del voto all'interno delle sezioni elettorali ospedaliere costituite nelle strutture sanitarie che ospitano reparti COVID-19 e seggi speciali nei comuni privi di sezione ospedaliera.

9/3269/**6**. Ferro, Prisco, Montaruli, Zucconi, Galantino, Gemmato, Bellucci.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 agosto 2021, n. 117, recante disposizioni urgenti concernenti modalità operative precauzionali e di sicurezza per la raccolta del voto nelle consultazioni elettorali dell'anno 2021;

in tutte le competizioni elettorali deve essere garantita la piena partecipazione dei soggetti affetti da disabilità, sia con riferimento all'accessibilità dei luoghi, sia con riferimento alla piena comprensione delle modalità di voto;

in particolare è necessario che anche i soggetti non udenti possano avere piena comprensione degli spot elettorali istituzionali, delle norme di sicurezza da rispettare per recarsi ai seggi e durante l'espressione del proprio voto;

egualmente deve essere garantita ai soggetti affetti da minorazione uditiva la piena accessibilità ai seggi e la possibilità di esprimere il proprio voto senza che si sentano o siano oggetto di discriminazioni;

impegna il Governo

a riconoscere, con riferimento alle prossime tornate elettorali, la lingua italiana dei segni quale lingua propria della comunità sorda e delle loro famiglie, e garantire la traduzione nella LIS degli spot elettorali istituzionali sulle modalità di accesso al voto, la sicurezza e l'accessibilità ai seggi, anche attraverso forme di videointerpretariato.

9/3269/**7**. Montaruli, Prisco, Bellucci, Gemmato, Ferro, Zucconi, Galantino.

*Stabilimenti Tipografici*  
*Carlo Colombo S.p.A.*



\*18ALA0159190\*